Berend T. Iván - Ránki György

Európa gazdasága

a 19. században

1780
1914

Gondolat

BEREND T. IVÁN—RÁNKI GYÖRGY

Európa gazdasága a 19. században

1780—1914

BEREND T. IVÁN—RÁNKI GYÖRGY

Európa gazdasága a 19. században

1780—1914

GONDOLAT · BUDAPEST, 1987

Lektorálta
NIEDERHAUSER EMIL

Borító és kötésterv
KISS ISTVÁN

ISBN 963 281 857 1

© Berend T. Iván, Ránki György, 1987

Tartalomjegyzék

ELŐSZÓ 9

1. Európa a nemzetközivé váló világgazdaságban

Európai gazdaságból a világgazdaságba 16
Népességrobbanás — új népvándorlás 19
A világgazdasági kapcsolatok rendkívüli kibővülése 26
Mozgatórugó: a technika és ennek révén a termelés forradalma . . . 28
A termelés ugrásszerű növekedése 36
A közlekedés forradalma 38
A tőkeexport 47
A világkereskedelem kibővülése és átalakulása 53
A világgazdaság 19. századi növekedésének ciklikus jellege 61
A világgazdaság nemzetközi rendszerének intézményesítése 74
A világgazdaság önálló nemzeti egységeinek erősödő elkülönülése . . . 82

2. Az ipari forradalom úttörő országa: Anglia

Miért éppen Anglia? 89
A 18. századi előzmények 90
Népesedés és agrárfejlődés 95
A termelés új szervezete, a vállalkozó és az újítás 98
A külső és belső piac szerepe 100
A technikai találmányok sora 102
A gyár és a gyári viszonyok 103
A vasipar forradalmasodása 105
A gőzgép 106
A közlekedés forradalma, a gépek hatása 107
A textilipar fejlődése 110
A szén- és vasipar 113
Az ipari proletariátus 117
Vasútépítkezés 118
A nehézipar új fejlődése a század második felében 120
A textiltermelés és -export új fellendülése 123
A külkereskedelem fejlődése 124
A mezőgazdaság visszaszorulása 126

Az ipari növekedés 130
Viszonylagos hanyatlás a század utolsó harmadától 132
Tőkekivitel és „szelvényvágó" élősdiség 137

3. Az „első későn jövő": Franciaország

Miért nem Franciaország? A régi társadalmi szerkezetek
és a mezőgazdaság 143
Az előfeltételek forradalmi megteremtése és a mezőgazdaság 147
Lassú népességnövekedés 151
Az iparfejlődés kezdetei: a textilipar 154
A gőzgép és a szénbányászat 160
A vasipar és a vasutak 163
A bankok új, központi szerepe 171
Megtorpanás az 1870-es évektől és új fellendülés; az új iparágak 178
Az iparosítási lendület megtörése, a külkereskedelem gyengesége 184
A beruházások és a tőkekivitel 190

4. Kis nyugat-európai országok előretörése az európai élvonalba: Belgium, Svájc és Hollandia

Közös vonások és különbségek 201
Belgium korai nekilendülése és a nehézipar 203
Svájc modern átalakulásának kezdetei és a textilipar 205
Hollandia lassú indulása: a mezőgazdaság és élelmiszeripar
központi szerepe 208
A szén és a vasutak szerepe a belga iparosításban 216
A modern gazdasági átalakulás és az új iparágak Svájcban 224
Hollandia fokozatos iparosítása és sajátos gazdaságszerkezete 235

5. Kései indulás és élre törés: Németország

A gazdasági átalakulás előfeltételei: a jobbágyreform 247
Korai agrárfejlődés 251
A német egység 254
A vasútépítkezés központi szerepe 256
Demográfiai változások 260
A szén- és vasipar 262
A különleges erejű gépipar 269
Új iparágak: a vegyipar és az elektrotechnika 273
A textilipar másodrangú szerepe 277
Iparosodás és tőkefelhalmozás 280
A „német titok": az állam vagy a bankok szerepe 283
A rozs és acél szövetsége: a mezőgazdaság szerepe 290
Tőkefelhalmozás és export 294
A külkereskedelem és a növekedés gyors üteme 296

6. Az utolsó sikeres későn jövő: Skandinávia

Elmaradottság és alkalmazkodás 301
Az ipari forradalom és a svéd vasipar 305
Dánia kereskedelmi és mezőgazdasági pozíciói 308
Faexport, hajózás és a természeti gazdálkodás a norvég falun 309
A nekilendülés tényezői: népesedési robbanás 311
A norvég és a svéd exportágazatok 314
A dán agrárexport és a gazdaság átalakulása 318
A mezőgazdaságból kiinduló továbbgyűrűző hatások 324
A norvég felzárkózás 332
Svédország az európai élvonalban 341

7. Ausztria—Magyarország: Európa „önellátó" birodalmi régiója

Az önellátó birodalmi régió kialakulása 360
A modern átalakulás társadalmi feltételeinek megteremtése 361
A birodalmi merkantilizmus és az osztrák—cseh területek korai iparosodása 370
A modern közlekedési rendszer 376
A gazdaság finanszírozása: a külföldi tőke szerepe 379
A bank- és hitelrendszer kiépülése 385
A modern agrár átalakulás 390
Az iparfejlődés új hulláma a 19. század második felében 399
Az élelmezési iparok 400
Bányászat és a nehézipari ágazatok 405
A könnyűipar újabb fellendülése és az ipari áttörés 408
A fejlettség színvonala és belső szintkülönbségek 412

8. A mediterrán Európa kései indulása és fokozódó lemaradása, a felzárkózási lehetőségek kibontakozása

Hanyatlás a 18—19. század fordulóján 421
A modern tőkés átalakulás előfeltételeinek megteremtése 424
Az előkészítés szakasza és az 1860—1880-as évek stagnáló olasz mezőgazdasága 431
Az olasz iparfejlődés gyengesége és az exportágazatok 437
Az ibériai mezőgazdaság és az exportágazatok 439
A spanyol bányakincsek szerepe 447
A gazdaságfejlődés és a népesedés kapcsolata Spanyolországban 453
Vasutak, bankok és a külföldi tőke 457
Iparosítási fordulat Olaszországban 472
A spanyol és portugál ipari áttörés kudarca 487
Mediterrán fejlettségi szint 497

9. Az Orosz Birodalom félsikeres modernizálása: a mezőgazdasági kényszerexporttól az iparosítási áttörésig

Az elmaradott alvó kolosszus 507
A jobbágyrendszer válsága és az 1861. évi reform 510
A mezőgazdaság fejlődése és szerepe 518
Kulcskérdés: a vasútépítés 532
A nehézipar nagy fellendülése és a külföldi tőke 536
A lengyel, finn és balti ipari központok kialakulása 541
Megtorpanás és új konjunktúra: a bankok megnövekedett szerepe az Orosz Birodalomban 558
A nagyipari áttörés 563
A külföldi tőke sajátos szerepe 570
Az orosz kitörés félsikere; a fejlettség színvonala 576

10. Az iparosodás kudarca: az önálló, modern nemzetgazdaság kezdetei a Balkánon

A belső feltételek formálódása: a nemzeti önállóság kialakulása és az oszmán-feudális viszonyok eltűnése 586
Bekapcsolódás az európai gazdasági rendszerbe és ennek hatása: népesség — tőkepiac — közlekedés 597
A népesség növekedése 598
A tőkeimport 602
A vasútépítés és a hajózás nekilendülése 609
Agrárfejlődés és export: a modern átalakulás motorja és fékjei 615
Külföldi „sziget”-ek és gyenge ipar — a szerkezeti elmaradás konzerválódása a Balkánon 629

Összefoglalás — következtetések

A különböző országok és régiók egymásra hatása 647
Eltérő fejlődési típusok: sikerek, félsikerek, kudarcok 648
A sikerek és kudarcok indoka 651

Irodalom 663
Névmutató 687
Földrajzinév-mutató 692
Intézmények és vállalatok jegyzéke 701

Előszó

Amikor e vaskos kötetet, az első átfogó hazai Európa-gazdaságtörténeti munkát átnyújtjuk az olvasónak, úgy véljük, mindenekelőtt e vállalkozás személyes indítékairól kell szólnunk. Több mint egy harmadszázaddal ezelőtt a magyar gazdaság történetének kutatásával indultunk el szakmai pályánkon. Mintegy másfél évtizeddel később, a hazai történeti folyamatok jobb megértésének igénye a szomszédos országok gazdasági útjának vizsgálatához vezetett, s ennek nyomán készült el, s jelent meg 1969-ben a 19—20. század közép- és kelet-európai gazdasági fejlődését bemutató munkánk. A közép- és kelet-európai régió azonban csak egyike volt Európa elmaradottabb területeinek. A régió igazi megértése ugyanúgy nem volt lehetséges önmagából magyarázva, amint Magyarország, illetve az egyes országok fejlődésútja sem értékelhető önmagában. Ez motiválta a vizsgálati kör további bővítését, s egy évtizeddel később a 19. századi európai elmaradottsági zónákról, a kiutak és kudarcok skandináv és mediterrán eseteinek bevonásával készített elemzésből levont következtetések közzétételét. Már az európai perifériák 19. századi gazdasági útjának kutatásakor megfogalmazódott bennünk jelen munkánk programja. Az elmaradottság ugyanis nem értelmezhető a fejlett régiókkal való kapcsolat, e régiók egymásra hatása nélkül. A hetvenes évek második felében fogant terv — kutatói pályánk, egymásra épülő negyedik rétege — e kötet átnyújtásával válik valósággá.

A magyar olvasónak, a rendkívül szűk szakmai olvasóközönséget nem számítva, sajnos nem lehet összehasonlítása a nemzetközi irodalomban eddig született Európa-gazdaságtörténeti munkákról. E zömében angol, német vagy francia nyelven megjelent munkák túlnyomó többsége azt a szerkesztési elvet követte, hogy egy-egy országról egy-egy fejezet adott számot. A korábban megjelent munkák nem is törekedtek minden ország bekapcsolására a vizsgálat körébe. Általában megelégedtek a „fontos", fejlett vagy nagyobb országokkal, így azután az európai gazdaság nagyjából a nyugat-európai régiók gazdaságának szinonimájává vált. (Esetleg egy Oroszországról szóló fejezettel kiegészítve.) Az utóbbi években megjelent, korszerűbb munkák már egyetemesebb igénnyel léptek fel, de többnyire változatlanul az „egy ország egy fejezet" szerkesztési hagyományokat követték (s ettől kivételesen csak akkor tekintettek el, amikor több kicsiny szomszédos ország gazdaságáról együttes összegezést nyújtottak).

Itt következő munkánkban szakítunk a nemzetközi szakirodalom előbb említett hagyományaival és az egyes országok elkülönített vizsgálata helyett, általános módszerként, a regionális szerkesztési elvet követjük, sőt az egyes fejezeteken belül is az összehasonlító vizsgálatra törekszünk. Az ipari forradalom úttörő országának, Angliának és első legjelentősebb kontinentális követőjének, Franciaországnak, valamint a legsikeresebb felzárkózónak, sőt élretörőnek, Németországnak gazdaságtörténetét magunk is külön fejezetekben tárgyaljuk. Ezt nemcsak helyzetük speciális különállása, de ezen országok fejlettségéből és méreteiből együttesen következő különleges szerepe és súlya is indokolja. Egyébként azonban a fejlettségi szint és a fejlődési utak kimutatható rokon vonásai alapján régiókat formáltunk, s az egyes régiókhoz tartozó országokat — területeket együttesen vizsgáljuk. Ilyen régiónak tekintjük a fejlett-iparosodó nyugat-európai kis országok — Belgium, Svájc és Hollandia — csoportját, a skandináv országokat, a dél-európai, mediterrán régiót, amelybe az ibériai és itáliai félszigetek országait soroljuk, s a Görögországot, Bulgáriát, Szerbiát és Romániát magába foglaló Balkán-régiót, de ugyancsak régióként kezeljük Közép- és Kelet-Európa két hatalmas, soknemzetiségű birodalmát, Ausztria—Magyarországot és az Orosz Birodalmat is. Előbbi maga is szélsőségesen eltérő fejlettségi szintű és fejlődési utakat bejárt országokat és területeket foglalt magába a cseh—morva és osztrák, illetve a magyar, továbbá — a 18—19. század fordulójától — galíciai, bukovinai és dalmáciai térségig. A hagyományosan is soknemzetiségű orosz állam pedig a 18—19. század fordulóján kebelezte be Lengyelország jelentős részét és Finnországot is.

A felsorolt, s természetesen nem földrajzi, hanem történeti értelemben felfogott régiók, minden régiómeghatározási kísérlet természetszerűen erőteljes absztrakció. Jogosultsága ellen, tudatában vagyunk, többféle érvrendszer is felsorakoztatható. Ezek egyike nyilván a több országot egybekapcsoló általánosítás ellen irányul. Minden ország különböző, s lehetetlen két egyforma fejlődési utat, vagy fejlettségi szintet felmutatni. A másik végletként viszont éppen az az ellenérv fogalmazható meg, hogy a néhány országot magukba foglaló régiók megválasztásánál nem következetesen a fejlődési folyamatok és fejlettségi szintek hasonlósága alapján csoportosítunk, hiszen megállunk az állami kereteknél. Az igazán következetes régióalkotás esetén például el kellett volna különíteni és együtt tárgyalni Portugália, Spanyolország és Olaszország déli területeit, ugyanezen országok jóval fejlettebb északi térségeitől. Ausztria—Magyarország nyugati területeit egységes régióban tárgyalhatnánk Németországgal, a Monarchia keleti és déli tartományai, Galícia, Bukovina és Dalmácia viszont sokkal inkább a Balkánnal kerülhetne egy régióba. Ezzel szemben Magyarország Lengyelországgal kerülhetne azonos csoportba.

Mindezek az érvek önmagukban természetesen helytállóak. A régió, ismételten hangsúlyozzuk, absztrakció, amelyben elvonatkoztatva az egyes országok különbségeitől (ha természetesen ezeket a régió bemutatása során nagyon is kiemeljük), a hasonlóságok alapján kategorizáljuk. S ha valóban igaz, hogy két azonos fejlődési utat és szintet sem tudunk felmutatni, mégis lehetséges és fontos a hasonló vonások kiemelése alapján történő régióalkotás, mert ezzel a különböző fejlődési típusok modellértékű s ezáltal elméletileg jobban értelmezhető vizsgálatára kerülhet sor. Ugyanakkor eltekintünk az államkereteket átszelő fejlettségi zónák kialakításától is. Ezzel összefüggésben szeretnénk megjegyezni, hogy fejlettségi szint és fejlődési út különbségek, nemegyszer akár rendkívüli mértékben is, az egyes országokon és államokon belül is világosan megfigyelhetők. Dél- és Észak-Spanyolország, Dél- és Észak-Olaszország mintha különböző világ lenne, Dunántúl és a Tiszántúl is más fejlettségi régiók része lehetne, s aligha hozható közös nevezőre Bretagne és Elzász-Lotaringia, Mecklenburg vagy a Rajna-vidék. Ennek ellenére is jogos az államkeretekhez, országokhoz szabott általánosító absztrakció, amellyel mondjuk „a francia", „a spanyol", „a német" vagy „a magyar" gazdaságról beszélünk. Az államismereteket azért sem lenne célszerű kikapcsolni, s rokon fejlettségi zónákat azoktól függetlenül összeilleszteni, mert ezzel a fejlődési folyamatok valóságos feltételrendszerétől tekintenénk el. Az állam szerepe az előfeltételek megteremtésében minden esetben, az elmaradottabb régiókban, országokban pedig közvetlen formában is jelentős volt. Ugyanakkor Bukovina vagy Magyarország fejlődésútját ugyanúgy befolyásolta, hogy birodalmi munkamegosztásba illeszkedett, amint ez a lengyel vagy finn területek esetében is meghatározó volt. Innen azonban csak egyetlen további lépés az absztrakciónak az a lépcsőfoka, amikor nem egyetlen országon, államon belüli, belső regionális különbségektől tekintünk el, hanem több, egy földrajzi egységhez tartozó, s számos alapvető hasonlóságot is mutató ország regionális típusvonásait általánosítjuk.

A regionális tárgyalás tehát, megítélésünk szerint, a végtelen számú egyedi eset külön színeinek bemutatása mellett lehetővé teszi a fejlődési utak főbb típusainak kiemelését, s ezzel a történeti mozgás szabályszerűségeinek jobb kitapintását, ezen belül az egyes régiók közötti összefüggések, fejlődési kölcsönhatások világosabb felismerését is. Az ellenérvek önmagukban való igazsága tehát nem teheti kétségessé a regionális tárgyalási módszer értékét és érvényét. Miután hasonló módszerre alapozott Európa-gazdaságtörténeti munkára nem építhettünk, a módszer lehetőségeinek maradéktalan kiaknázása, első kísérletre, nyilvánvalóan nem is sikerülhetett. Mégis bízunk benne, hogy sikerült előbbre jutni az európai gazdasági folyamatok megértésében.

Végül is miért vállalkoztunk erre a két ember erejét sok vonatkozásban meghaladó feladatra? Nem elsősorban egyik vagy másik régió jobb feltárása-megismerése, hanem éppen az európai összfolyamatok, a régiók közötti kölcsönhatások, valamint az egymáshoz kapcsolódó, de egymástól jelentősen eltérő fejlődési típusok — éppen az összehasonlító módszer révén világosabb felismerése és megkülönböztetése vezetett bennünket. Amennyiben és amennyire sikerült elérni a magunk elé tűzött célt, munkánk annyival járulhat hozzá az angol ipari, illetve a francia forradalomtól az első világháborúig terjedő, a „hosszú 19. század" gazdaságtörténetének jobb, mélyebb megértéséhez, s ezáltal a magyar fejlődés teljesebb értelmezéséhez. Hozzá szeretnénk azonban tenni: bár a 19. századot vizsgáljuk, a modellérvényű fejlődési utak sokféleségének bemutatása és elemzése, úgy véljük, tanulságokkal szolgálhat a fejlődéselmélet számos kérdésének megközelítéséhez is. Annál is inkább, mivel a modern gazdasági átalakulás számos alapkérdése, amely Európában a 19. században jelentkezett, más kontinenseken gyakran csak a 20. században, sőt leginkább annak második felében, napjainkban került a történeti átalakulás napirendjére. A múlt századi Európára irányuló kutatás ennyiben a világrendszer jelenének jobb megértését is segítheti.

Szeretnénk remélni, hogy a legkülönbözőbb igénnyel jelentkező olvasóhoz is szólni tudunk. Jól tudjuk, hogy könyvünket sokféle érdeklődés adhatja olvasóink kezébe. Lehet, hogy valaki az *egész,* az európai összfolyamatok, az országok és régiók közötti kölcsönhatások iránt érdeklődik, mást viszont nem az egész, hanem annak csupán valamely *része* érdekli. Nem kívánja végigolvasni e vaskos kötetet, hanem annak csak egyik vagy egynéhány fejezetét. Ezekre az olvasókra is gondoltunk, s ezért az egyes országokat, régiókat tárgyaló fejezetek igyekeznek megfelelő információt nyújtani, mégpedig nemcsak az illető terület gazdaságtörténeti folyamatairól, hanem, tematikus bontásban, legfőbb szakirodalmáról is.

A sors úgy hozta, hogy e munka megírása során több mint tízezer kilométeres távolságban voltunk egymástól. Remélhetőleg ez nem lesz érzékelhető olvasóink számára. A földrajzi távolságot ugyanis immár közel négy évtizedes barátság és 35 éves múltra visszanyúló közös kutatótevékenység „aranyfedezetére" alapozott együtt gondolkodás és együttes munka ellenpontozza.

*

Ezúton mondunk köszönetet Fáró Évának és Ferencz Györgynének, akik kézirataink gépelési munkáját végezték, valamint Makkay Lillának, Wehner Évának és Pogány Ágnesnek, akik a kézirat véglegesítésének technikai munkáiban, a jegyzetapparátus, az irodalomjegyzék és a névmutató elkészítésében nyújtottak nagy segítséget.

1984 karácsonyán

a szerzők

1. Európa a nemzetközivé váló világgazdaságban

A világgazdaság a munkamegosztás kialakulásával és fokozatos térhódításával az önellátó gazdálkodási egységek felbomlásával, a kiterjedő árutermelés és árukereskedelem hullámain a 15—16. század fordulója körül indul igazán fejlődésnek. A főként luxuscikkekre, fűszerekre korlátozódó, s a Közel-Keletről az európai kontinens belsejébe tartó levantei kereskedelmet ez időtől váltja fel az az új típusú világkereskedelem, amely már tömegfogyasztási cikkek, nagy tömegű élelmiszer- és textiláru cseréjére épül. A földrajzi felfedezésekkel összefüggésben a kereskedelem fő útvonala is megváltozik és a Földközi-tenger medencéjéből, valamint az európai szárazföldi utakról — az Újvilág felfedezésével — az Atlanti-óceánra tolódik át.

A kibontakozó világkereskedelem legfőbb jellemzője az ipari-városi fejlődésben gyorsan előretörő nyugat-európai országok és a nyersanyagokat, élelmiszereket előállító, hagyományos amerikai és kelet-afrikai, majd fokozatosan bekapcsolt ázsiai és afrikai agrárterületek közötti csere, mely a magas feldolgozottságú ipari termékek és az agrárnyerstermékek közötti csere jellegét öltötte. Ezzel a folyamattal szorosan együtt járt az európai dominancia fokozatos kiterjesztése a világ más kontinenseire. A tordesillasi megegyezés már 1494-ben pápai demarkációs vonalat vont a kontinenseket átfogó spanyol és portugál gyarmatbirodalmak közé, a spanyol birodalomnak biztosítva Észak- és Dél-Amerika nagy részét, míg Portugália, Brazília mellett hatalmas afrikai, indiai és ázsiai területeket uralhatott. A portugál erődítményrendszer a Perzsa-öböltől India nyugati partján Malakkáig, majd hamarosan Macaóig és Kínáig húzódott.

E hatalmas birodalmak azonban már a 16. században hanyatlani kezdtek, amit világosan jelzett, hogy Anglia 1588-ban megtörte a spanyol tengeri hatalmat. A portugál keleti monopóliumot az angol (1600), a holland (1602) és a francia (1604) Kelet-indiai Társaságok versenye szüntette meg. 1700-ra a hatalmas ázsiai portugál gyarmatbirodalomból Timor egy része maradt meg és a goai, macaói erődök. A kicsiny Portugália helyett a hasonlóan kicsi Hollandia épített óriási birodalmat. Csakhamar szembekerült azonban a francia és az angol vetélytársakkal, melyek fokozatosan meggyengítették. Az angolokkal vívott három tengeri háború 1652 és 1674 között, majd végül a spanyol örökösödési háború a 18. század elején a holland birodalom hanyatlásához vezetett. Ez időtől az angol—francia vetélkedés, s a 18. század közepére az angol világhatalom kétségbevonhatatlan. A trafalgari tengeri (1805) és a waterlooi szárazföldi (1815) győzelem ugyanis a 19. század elején e vetélkedést is hosszú időre Anglia javára döntötte el. Az összes kontinensre kiterjedő angol világdominancia azután az első világháborúig tulajdonképpen töretlen maradt.

A világ fő útvonalaitól, szárazföldi és tengeri csatatereitől félreesőbb régióban Kazany, a közép-volgai tatár kánság 1552. évi elfoglalásával indult ugyanezen évszázadokban hódító útra az Orosz Birodalom is. Még ugyanezen század közepén megnyílik előtte az út a Kaukázushoz. Tobolszk 1587-es és Tomszk 1604-es alapítása jelzi a szibériai előrenyomulás útját. 1707-ben Kamcsatkát orosz területnek nyilvánítják, és 1741-ben már Alaszkába érkeznek.

A világhódítás eszközeivel épülő hatalmas, egymással vetélkedő gyarmatbirodalmak világosan érzékeltetik a világgazdaság kiépülésének, s egyben európai dominanciájának több mint három évszázados folyamatát.

A 18. század végétől — s itt kezdődik történetünk — mégis gyökeresen új folyamatok bontakoznak ki a modern világgazdaságban.

Európai gazdaságból a világgazdaságba

Ennek egyik legfőbb és legszembetűnőbb elemeként emelhetjük ki, hogy a 18. század végétől az első világháborúig tartó „hosszú 19. században" a világgazdaság földrajzilag is jelentősen kiterjedt. Bekerültek a világgazdaság vérkeringésébe az addig teljesen vagy részben kívülálló kontinensek és területek, elsősorban Afrika, de Ázsia és a csendes-óceáni szigetvilág hatalmas térségei is. Az emberiség történetében először a nemzetközi gazdasági kapcsolatok az egész világra kiterjedtek, a „világgazdaság" valóban világgazdasággá vált.

E folyamat, amint már születésének és fejlődésének megelőző évszázadaiban, most sem békés evolúció útján haladt előre. A világgazdaság kiteljesedését a korábban kívülálló területek erőszakos bevonása-bekebelezése, a brutális 19. századi gyarmatosítás mozgatta.

Ezek az évtizedek voltak a tanúi a lendületes brit terjeszkedésnek Indiában. 1840 és 1850 között a britek Sihdtől Kasmírig elfoglalták az Indus folyó völgyét. Az ötvenes években Assam, majd Alsó-Burma meghódítása nyitotta meg előttük a kapukat Sziám felé. Az 1880-as évekig Beludzsisztánt és Felső-Burmát is meghódították, a 20. század első éveiben pedig Tibet is angol érdekszférává vált. Ezzel egy időben vette kezdetét az angol benyomulás Kínába. Az első ópiumháború nyomán az 1840-es években brit fennhatóság alá került Hongkong és több kínai kikötő. A nyolcvanas évtizedben Malaysiába, Észak-Borneóba és Új-Guineába is beteszik lábukat.

A 19. században Nagy-Britannia ázsiai térhódítását Oroszország igyekezett ellensúlyozni. A két hatalom rivalizálása és összecsapása úgyszólván az egész 19. század folyamán napirenden volt. Anglia krími vállalkozása az ötvenes években, s különösen az orosz és angol terjeszkedési érdekek összeütközése a perzsa és afgán határon, elkerülhetetlen konfrontációval fenyegetett. Az indiai benyomulástól félve Anglia Afganisztánban akarta útját állni a további orosz előnyomulásnak és az 1840-es évek elején, majd az 1870-es évek végén két katasztrofális háborút is folytatott az országban.

Az orosz közép-ázsiai terjeszkedés gyors sikere: a Khivai Kánság bekebelezése 1873-ban, Bokhara annektálása a következő évben, majd Dél-Turkesztán elérése 1884-ben, a perzsa határig terjesztette ki a birodalmat. Az angol—orosz vetélkedést ez esetben az 1907-es megállapodás zárta le, a lakosság háromnegyedét koncentráló Észak-Perzsiát orosz, Délkelet-Perzsiát és a Perzsa-öbölt angol érdekszférába sorolva. Ennek fejében Oroszország elismerte az angol befolyást Afganisztánban is.

Az angol hódítás tehát útját állta a további közép-ázsiai orosz terjeszkedésnek. Nem volt azonban ilyen akadály Távol-Kelet esetében. A korábban sikertelen amuri előrenyomulás most eredménnyel járt. Amikor pedig Kínát lekötötte az angol és francia hódítók elleni küzdelem, 1858-ban az aiguni egyezményben Oroszországnak sikerült Kínát az Amurtól északra fekvő területek átengedésére kényszeríteni. A következő évben Koreától északra az egész tengerpartot megszállták az orosz csapatok. Az előnyomulást, melynek nyomán Észak-Szahalint is elfoglalták, csak az 1905-ben Japántól elszenvedett vereség állította meg.

A francia hódítás előőrsei, a katolikus misszionáriusok is a 18. század végén jelentek meg Ázsiában. A 19. század közepén éppen a misszionáriusok elleni fellépések, sőt egyesek kivégzése adott ürügyet közvetlen francia katonai beavatkozásra: 1858-ban ágyúzták a vietnami partokat, s a következő évben elfoglalták Saigont. Innen terjeszkedett tovább a francia hódítás Kambodzsa és Tonkin felé. 1887-re Indokína francia ellenőrzés alá került, s 1893-ban a Laosz feletti protektorátus megszerzése teljesíti ki e folyamatot.

A francia—angol összeütközés elkerülésére Sziámot 1907-ben ütközőállamként a Nam folyótól keletre és nyugatra francia, illetve angol érdekszférára darabolták, s ezzel békésen elhatárolták hódítási területeiket.

A korábbi hagyományos izoláció állapotából a nyugati hódítás ebben az évszázadban integrálta a világgazdaságba a hatalmas Kínai Birodalmat. A 19. század végére Kína tizennyolc tartományából tizenhárom már külföldi érdekszférába tartozott. Amikor 1900-ban a boxerlázadás elkeseredett harcban próbálta lerázni az agresszív nyugati terjeszkedést, együttes angol—francia—amerikai—orosz—japán, német és osztrák—magyar expedíciós hadseregek biztosították a további szabad behatolást.

A Csendes-óceán déli szigetvilága a 19. századig ugyancsak kívül maradt a világgazdaságból. 1840-ben azonban a britek megszállták Új-Zélandot. Az angol terjeszkedés az 1880—90-es években Új-Guineába, az Új-Hebridákra és a Salamon-szigetekre érkezett. A franciák rátették kezüket Új-Kaledóniára, Tahitira, az Egyesült Államok 1898-ban Hawaiit és (Spanyolországtól) a Fülöp-szigeteket szerezte meg.

A világgazdasághoz a 19. századig alig kapcsolódó, s a partvidék kivételével az európaiak előtt jórészt ismeretlen Afrika meghódítása is erre az évszázadra esik. 1788-ban alapítják meg a Brit Afrika Társaságot, s a kilencvenes évek elején Maxwell kapitány Bomáig hatol a Niger mentén. 1825-ben három angol Tripoliszból kiindulva derítette fel a Niger folyó és a Csád-tó vidékét. Felfedező expedíciók egész hadserege lepte el a fekete kontinenst. Livingstone 1853 és 1856 között felderíti Zambézit, felfedezi a Viktória-vízesést, 1859-ben a Nyasszatavat. 50 ezer kilométeres felfedező útja nyomán egyre jobban eltűntek Afrika térképének korábbi fehér foltjai. Megjelentek a jól ismert misszionáriusok, vallási és gyógyító missziójuk ez esetben is a nagyhatalmi terjeszkedés előfutára volt. Az igazi roham a 19. század utolsó harmadában indult meg: az angolok az 1870-es évektől megjelentek Fokföldön, megszerezték Sierra Leonét, az Aranypartot és Gambiát. Benyomultak a Felső-Nílus völgyébe, Becsuánaföld, Rhodesia, Zanzibar, Nigéria mind a kezükre kerül, és 1902-re a búrok leverésével teljessé teszik Dél-Afrika feletti uralmukat.

Míg az angolok délről északnyugatnak haladva építették afrikai birodalmukat, a franciák Algériából indultak, ahol 1830-ban vetették meg lábukat. Szenegál, Francia Guinea, Francia Kongó, Tunisz, Szomália, Elefántcsont-part, Dahomey meghódítása jelzi útjukat, melyet 1912-ben a marokkói protektorátus megalapítása koronázott meg. A francia afrikai gyarmatbirodalom nagyobb volt, mint egész Európa.

A belgák Kongóban, a későn jövő németek és olaszok Togóban, Kamerunban, illetve Szomáliában és Líbiában rendezkednek be.

Afrikát maradéktalanul felosztva, európai uralom alatt hatalmas ültetvényes exportgazdaságot építenek ki. Olajos magvak, gyapot-, kávé-, dohány-, kakó- és gumiültetvények, a természeti kincsek kiaknázása, a hagyományos bányászat hatalmas méretű kiépítése kapcsolja be a világgazdaságba a röviddel előbb még misztikus ismeretlenségbe burkolt Afrikát.

Az Európa által uralt világgazdaság tehát a hosszú 19. század folyamán hatalmas mértékben teljesedik ki — az európai hatalmak Európán kívüli területei e században mintegy kilencszeresére növekedtek —, és öleli végül is fel az egész feltárt, felfedezett, összekapcsolt földgolyót.

Népességrobbanás — új népvándorlás

Az európai terjeszkedés már önmagában is feltételezte az európai ember mind nagyobb számú megjelenését és megtelepedését az Európán kívüli kontinenseken. A kirajzás azonban valósággal drámai méreteket öltött. A „hosszú 19. század" ugyanis a népesedésfejlődés és népmozgás egészen különleges változásainak korává vált.

A 18. század második feléig-végéig a népesedés évezredes tendenciái alig-alig változtak. Ezer lakosra Nyugat-Európában 37-38 haláleset és 35-40 születés jutott. A születéskor várható átlagos életkor, nagyjából hasonlóan a Római Birodalom idején fennálló helyzethez, 25 évet tett csupán ki. E kimozdíthatatlannak tűnő szabályszerűség azonban hirtelen megbolydult és egyetlen évszázad leforgása alatt gyökeresen új születési és halálozási arányok alakultak ki. Érdemes kiemelni a „hosszú időszakra" is meglehetősen pontos statisztikai felmérésekkel rendelkező Anglia példáját: 1751—1755 között Anglia és Wales halálozási rátája 30‰-et tett ki, míg a születési ráta 35‰ volt. Ezt követően azonban fokozatos és állandó csökkenés után 1905—1909 között 1000 főre már csak 15,1 halálozás és 26,7 születés jutott. A tendencia Nyugat-Európa más országaiban is hasonló: a halálozási arány 14-20‰-re, a születési ráta 25-30‰-re csökkent.

A korábban elmaradott európai régiók közül a skandináv országok népesedési mozgása — 14-15‰-es halálozási, 26-28‰-es születési rátákkal — maradéktalanul belesimult a nyugat-európai folyamatokba. A dél-, valamint közép- és kelet-európai országok adatai ehhez képest lemaradásról tanúskodnak. Mind a halálozási, mind a születési adatok a korábbi magasabb arányokra emlékeztetnek. A halálozási arány ezekben az országokban nem csökkent 15‰ körüli szintre, csupán 25-26‰-re hanyatlott. Ugyanakkor viszont jóval magasabb szinten — 35-40‰ körül — rekedt meg a születések aránya is. A lényeges különbségek ellenére azonban a népesedésváltozás fő tendenciái ez esetben is azonosak voltak: a halálozási arány ugyanis jobban csökkent, mint a születési arány. Végül is egész Európában nagyjából hasonló mértékben nőtt a különbség a születési és halálozási ráták között, az utóbbiak rovására. A népesség létszáma ennek nyomán hirtelen gyors növekedésnek indult. Nagy-Britannia lakossága az 1801. évi 10,5 millióról 1851-re 20,8, majd 1911-re 40,9 millió főre, kereken négyszeresére ugrott.* Az előzőekből következően nemcsak a legfejlettebb európai országokban került sor ilyen ugrásszerű népességnövekedésre, hanem például az elmaradott Oroszországban is, ahol — igaz, nem kis részben az újonnan meghódított területek révén is — 1800 és 1910 között 35,5-ről 160,7 millióra, négy és félszeresére gyarapodott a népesség száma. Finnország lakossága közel négyszeresére, a lengyel területek népessége több mint háromszorosára nőtt.

---

* Mitchell, B. R.: European Historical Statistics 1750—1970. New York, 1975. 24.

A különböző európai régiók népességnövekedése — a vizsgált időszak első és második felét megkülönböztetve — a következőképpen alakult:

*A népesség száma millióban**

Régió	1800	1850	1850 1800=100	1910	1910 1800=100
1. Nyugat-Európa	45,1	100,4	222,6	162,4	360,1
2. Skandinávia	5,0	7,9	158,0	13,7	274,0
3. Dél-Európa	30,5	43,6	143,0	59,5	195,1
4. Közép- és Kelet-Európa	53,8	82,3	153,0	210,6	391,4
5. Balkán	8,5	—	—	17,0	200,0
6. A 2—5. együtt	97,8	133,8	136,8	300,8	307,6
7. Európa összesen	142,9	234,2	163,8	463,2	324,1

Ha a 19. század első felében Nyugat-Európa lakosságnövekedése (223%) jelentősen meg is haladta az elmaradottabb európai perifériáét (137%), a század második felében, a világháborúig terjedő évtizedekben már megfordult a helyzet. 1850 és 1910 között Európa peremvidéke már gyorsabb népességnövekedést ért el (225%), mint a legfejlettebb Nyugat-Európa (162%). A vizsgált időszak egészében végül is Európa lakossága több mint háromszorosára ugrott.

Egyidejűleg a születéskor várható átlagos életkor 25 évről a nyugat-európai és skandináv régiókban 48—55 évre emelkedett, s közelített ehhez a mediterrán országok szintje is, míg Közép- és Kelet-Európa országaiban 30—40 év közötti várható átlagos élettartam alakult ki. Ebben a vonatkozásban is megfigyelhető tehát, hogy a viszonylag elmaradottabb európai régiók népesedési folyamata — ha bizonyos távolsággal lemaradva is — követte az új, nyugat-európai tendenciákat.

---

* Vö. Berend T. Iván—Ránki György: Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Budapest, 1979. 49.

1. = Nagy-Britannia, Belgium, Hollandia, Franciaország, Németország és Svájc; 2. = Dánia, Svédország, Norvégia és Finnország; 3. = Spanyolország, Portugália és Olaszország; 4. = Ausztria—Magyarország, Lengyelország (1920-as országterületen) és Oroszország; 5. = Görögország, Románia, Szerbia és Bulgária.

A lejátszódó átalakulás nyomán joggal beszélhetünk valóságos népesedésrobbanásról vagy demográfiai forradalomról. A jelenség vitathatatlanul összefügg az ipari és agrárforradalom folyamatával. Egyrészt a 18. századi agrárforradalom, illetve a 18—19. századi ipari forradalom teremtette meg azt a termelési bázist, amely a megháromszorozódó lakosság ellátását biztosítani tudta, s azt a tudományos-anyagi-intézményes feltételrendszert, amely átfogó egészségvédelemmel a népességnövekedés fontos forrása lett, és a megnövekedett lakosság ellátására, a tömeges elhalálozás tartós megakadályozására is biztosítékot nyújtott. Másrészt — csupán jelezve a bonyolult és sok vonatkozásban még fel sem tárt kölcsönhatásokat — a népesség hirtelen, nagyarányú növekedése önmagában is a termelőerők olyan mérvű kibővülését eredményezte, amely nélkül az ipari forradalom aligha mehetett volna végbe.

Ha az ugrásszerű termelés- és jövedelemnövekedés, a tömegjárványok kiküszöbölését eredményező tudományos kutatás és egészségügyi ellátás a legfejlettebb országok esetében természetszerű összefüggésben állt is az ipari forradalom nagy átalakulási folyamataival, korántsem figyelhetünk meg ilyen összefüggést az elmaradottabb európai régiókban. Az európai perifériákon lejátszódó, és a nyugat-európaihoz hasonló népesedésrobbanás tehát külön választ igényel. A magyarázatot ez esetben nem az elmaradottabb régiók belső folyamataiban találhatjuk meg, hanem a fejlett Nyugat-Európa gazdasági-társadalmi átalakulásában, s az Európa más országaival kiépített szoros kapcsolatban.

A nyugat-európai átalakulás talaján születtek meg például azok a tudományos és gyakorlati vívmányok, melyek a lakosságot időről időre megtizedelő középkori járványok teljes megszűnéséhez vezettek a 19. század folyamán. A himlő elleni védőoltás 1789-es felfedezése, a kolera teljes kiűzése Európából, az 1860-as évek teoretikus felismerései, majd az 1880-as évek gyakorlati alkalmazási eredményei nyomán, Pasteur 1865-ös, Koch 1882-es felfedezései új egészségügyi feltételeket teremtettek. Ezek kiaknázása a kiépített egészségügyi rendszerek segítségével gyorsan megvalósult. S éppen ezen a ponton tapintható ki a legfejlettebb országok hatása az elmaradottabb európai régiók népesedésnövekedésére. A Nyugat egészségügyi vívmányait ugyanis az elmaradottabb európai országokban is meglepő gyorsasággal vezették be. Úgyszólván szimbolikus jelentőségűnek tekinthető, hogy Napóleon a megszállt országokban is kötelezővé tette a himlő elleni védőoltást. Míg a gazdasági nekilendülésre ezekben az országokban csak a 19. század utolsó harmadában került sor, e folyamat kezdetén már megszületnek a fejlett egészségügyi rendszerek is. Magyarországon az 1876. évi 14. törvény a fejlett országokhoz hasonlóan modern egészségügyet hoz létre. A halálesetek kötelező bejelentése, okának kivizsgálása, a betegségmegelőzés állami feladatának, közegészségügyi normák felállításának és ellenőrzésének bevezetése, kórházi hálózat és mentőszolgálat kiépítése mind része volt az átültetett, modern egészségügyi rendszernek.

Hasonlóan jelentős szerepet játszott a népesedési folyamatok összeurópai jelenségeinek kibontakozásában a nyugat-európai gazdasági, elsősorban mezőgazdasági és közlekedési fejlődés korszakos találmányainak és újításainak adaptációja az elmaradottabb európai régiókban. Az angol agrárfejlődés hosszú folyamatában kiérlelődött modern norfolki vetésforgó átültetése nyilvánvalóan gyorsabb megvalósítást tett lehetővé, mintha saját erőből kellett volna végigjárni az agrárfejlődés ehhez vezető útját. Hogy az átalakulási folyamatok sok vonatkozásban összeurópaiak lehettek, abban közrejátszott a kicsiny kontinens különböző régióit évszázadok óta összekapcsoló politikai, kulturális és intellektuális szálak erős rendszere. Ezek a kapcsolatok nem voltak egyformán erősek minden országgal vagy régióval. Skandinávia vagy Délnyugat-Európa és a Habsburg-birodalom közvetlenebb és erősebb nyugat-európai kapcsolatokkal rendelkezett, mint az izoláltabb Orosz vagy Török Birodalom. Ennek ellenére Európa egésze minőségileg más befogadókészséget mutatott a nyugat-európai hatásokra, mint az Európán kívüli területek.

A népességrobbanás ugyanis ebben az időszakban elsődlegesen európai jelenség volt. Ázsia és Afrika népei körében még nem játszódtak le a gyors népességnövekedésre vezető átalakulások. A születési és halálozási ráták a 19. század végén és a 20. század elején is változatlanul reprezentálták az ezeréves hagyományokat. Indiában például az 1880-as években 1000 lakosra 41 halálozás és 49 születés jutott. Az 1910-es évekre a halálozási ráta még valamelyest emelkedett is (47), miközben a születési ráta meglehetős stabilitást mutatott (48). (A halálozási arány radikális, a 19. századi európai mértékre emlékeztető csökkenésére csak a második világháború után került sor. Az 1950-es években 1000 főre 25 halálozás és 40 születés jutott. Megindult a harmadik világ hatalmas népességrobbanása.)

Az Európán kívüli kontinensek népesedési folyamatainak mozdulatlanságát jelzi, hogy a születéskor várható átlagos élettartam Indiában az 1880-as években ugyanúgy 25 év volt, mint a 18. század végéig Európában. A 20. század első évtizedére a várható életkor még valamelyest csökkent is, és 23 év körül mozgott. Tajvanon ugyanekkor 34, Ceylonban 36 év, Barbadoson 30 év, Brit Guayanában 31 év volt.* Ázsiában, Latin-Amerikában és Afrikában még változatlanul az évezredes népesedési tendenciák érvényesültek. A több mint háromszorosára ugró európai lakosságszámmal szemben, mindennek következtében, a lemaradó kontinensek népességnövekedése mindössze 50% körül mozgott 1800 és 1910 között. Afrika népessége az 1800. évi 90 millióról 1920-ig is csak 141 millióra, Ázsiáé 597 millióról 966 millióra növekedett. Míg

---

* Glass, D. V.—Grebenik, E.: World Population, 1800—1950. In: Postan, M.—Coleman, D. C.—Mathias, D. (ed.): The Cambridge Economic History of Europe. VI/1. Cambridge, 1965. 84., 85., 88.

1750-ben a világ lakosságának 78%-a ezen a két kontinensen élt, arányuk 1920-ra 60%-ra csökken.

Egyes esetekben azonban Európán kívüli földrészeken is rendkívüli népességgyarapodás megy végbe. A leglátványosabb 19. századi növekedés Észak-Amerikát jellemzi. E hatalmas földrészen 1800-ban mindössze 6 millióan élnek, 1920-ban már 117 millióan. Latin-Amerika és Óceánia népessége is mintegy négyszeresére ugrik.

*A világ lakossága kontinensek szerinti megoszlásban**

Év	Világ millió	Európa millió	%	Észak-Amerika millió	%	Latin-Amerika millió	%	Afrika millió	%	Ázsia millió	%	Óceánia millió	%
1750	728	144	19,8	1	0,1	11	1,5	95	13,0	475	65,3	2	0,3
1800	906	192	21,2	6	0,7	19	2,1	90	9,9	597	65,9	2	0,2
1850	1171	274	23,4	26	2,2	33	2,8	95	8,1	741	63,3	2	0,2
1900	1608	423	26,4	81	5,0	63	3,9	120	7,5	915	57,0	6	0,4
1920	1810	486	26,9	117	6,9	91	5,0	141	7,8	966	53,5	9	0,5

A népesség különlegesen gyors növekedése néhány nem európai kontinensen azonban a legközvetlenebbül összekapcsolódott az európai népességrobbanással. A társadalmi átalakulás fontos jeleként ugyanis rendkívüli népességvándorlás indult meg Európából más kontinensekre. A kivándorlás első nagy hulláma Északnyugat-Európából, főként a Brit-szigetekről indult útnak. A 19. század első felében felkerekedett 3,4 millió ember háromnegyede a Brit-szigetekről származott, további 17%-uk német volt, s a többi is nyugat-európai országokból vándorolt ki. A század közepétől a népességmozgás fokozatosan kezdett a későn induló európai régiók felé tolódni. 1851 és 1880 között ugyan még a 8,1 millió kivándorló 82%-a brit és német, de a kivándorlók 6%-a már a skandináv országokból, 4%-uk pedig az Ibér-félszigetről származott. A kivándorlók között ekkor jelennek meg az olaszok (2,5%) és a Habsburg Birodalom népei (2,5%). Oroszországból és a Balkánról még úgyszólván egyáltalán nem indulnak útnak tömegek. 1880 után az európai kivándorlás egyre inkább az elmaradottabb, későn induló régiókra tolódik át. A nyolcvanas évek kivándorlóinak már 45%-a, a kilencvenes években útrakelők 72%-a Európa perifériáiról indult el. A 20. század világháború előtti éveiben már innen került ki a kivándorlók 80%-a. 1881 és 1914 között az európai emigránsok 24%-a olasz, 13%-a a spanyol és portugál, 13%-a az Osztrák—Magyar Monarchia lakosa, 9%-a orosz és 6%-a skandináv volt. Végül is a 19. század egészét figyelembe véve a kivándorlás úgyszólván arányosan oszlott meg a fejlett Nyugat-Európa országai, valamint a dél- és kelet-európai elmaradottabb régiók között. 1800 és 1914 között a kivándorlók 48%-a a Brit-szigetekről indult útnak vagy német volt, 44% viszont dél- és kelet-európai. Érdemes megemlíteni, hogy a leginkább elmaradott országok tulajdonképpen alig kapcsolódtak be a század népvándorlási folyamatába. A Balkán-félszigetről például alig volt kivándorlás. A cári Oroszországot 1899 és 1914 között elhagyó mintegy 1,2 millió kivándorló a különböző nemzeti vagy vallási kisebbségekből származott. A kivándorlók 41%-a a 20. század eleji nagy pogromok elől menekülő zsidó, 29%-a lengyel, 9%-a litván, 7%-a finn és 6%-a német volt. Az Orosz Birodalom ugyanakkor, úgyszólván egyedülálló módon Európában, a bevándorlók nagy tömegeit is fogadta. 1860 és 1880 között nagyobb német és osztrák bevándorló csoportok telepedtek le a birodalomban, 1890 után a perzsa, kínai és török bevándorlók tettek ki jelentős létszámot. 1828 és 1915 között végül is 4,2 millió bevándorló, kétharmadrészt európai, telepedett le az Orosz Birodalomban. Ezzel egyidejűleg magán a hatalmas birodalmon belül is kontinensek közötti népvándorlás játszódott le, hiszen nem kevesebb, mint 7 millió ember települt át az európai Oroszországból Szibériába és az újonnan meghódított közép-ázsiai területekre. A Lenin által „belső gyarmatosításnak” nevezett folyamat keretében főként telepes paraszti tömegek — az összes áttelepülő $^{2}/_{3}$-a — találtak új otthont s főként földet. Ez a belső áttelepülési és földszerzési lehetőség egyébként nem kis mértékben játszott közre az orosz kivándorlás lefékezésében. A belső vándorlás járulékos, bár egyáltalán nem jelentéktelen forrása volt továbbá a 18—19. századtól büntetésként széleskörűen alkalmazott szibériai száműzetés, amely már a századfordulóig mintegy 1,3 millió ember tartós-végleges szibériai letelepedését vonta maga után.

---

* Woodruff, W.: The Impact of Western Man. A Study of Europe's Role in the World Economy 1750—1960. Washington, 1982. 103. (Európa adataiban az Orosz Birodalom ázsiai területei is benne vannak.)

A 43,6 millió európai kivándorló fele azonban, 1800 és 1914 között, elhagyva az öreg kontinenst, az Egyesült Államokba tartott. A 19. század második felében az Egyesült Államok lakossága évtizedenként 10-13 millió fővel gyarapodott, 1900 és 1910 között egyenesen több mint 16 millió fővel. A lakosságnövekedés mintegy kétharmad évszázadon keresztül évtizedenként egyötöddel-egynegyeddel növelte meg az Egyesült Államok lakosságát, s e példátlan növekedés legfőbb tényezője a tartós, nagyarányú bevándorlás volt. Az 1850-es évek lakosséggyarapodásának például 31%-a, a nyolcvanas évek növekedésének 38%-a, s a 20. század első évtizedében bekövetkezett létszámemelkedés 55%-a az európai bevándorlásból eredt. A század elején Kanada lakosságának 2 milliós növekedéséből 37%-ot tett ki a bevándorlás. Az 1800 és 1920 között

6-ról 117 millióra növekvő észak-amerikai népesség tehát jórészt európai forrásokból származott.

Jelentős volt azonban a Latin-Amerikába irányuló kivándorlás is. A 16. század végén mintegy 180-190 ezer európai (spanyol és portugál) élt e földrészen, s a gyarmati rendszer végén, 1820 körül 4,1 millió fehér és 5,9 millió európai-indián keverék (mesztic) lakosa volt Latin-Amerikának, ami még kiegészült 2,6 millió rabszolgaként betelepített négerrel. A bevándorlás ezt követően is jelentős volt. Argentína lakossága például 1850-ben még az 1 milliót sem érte el, 1910-re viszont már meghaladta a 6 millió főt. A század második felében az évtizedről évtizedre bekövetkező $^1/_2$-1 milliós népességnövekedés mintegy 40%-a a bevándorlás forrásából táplálkozott.

Ausztrália nem egészen félmilliós lakossága az 1850-es évek aranyláza nyomán egyetlen évtized alatt megháromszorozódott. Az 1876 utáni 12 évben ismét rendkívül nagy méretű bevándorlás növelte a lakosság számát. A népességgyarapodás legfőbb forrása az 1890-es évekig a bevándorlás volt, ami egyes évtizedekben a létszámemelkedés $^1/_3$-át, néha 40%-át, de csúcspontján egyenesen 77%-át idézte elő.

Ha Afrika nem is tartozott az európai kivándorlók legfőbb úticéljai közé, Dél-Afrika fehér népessége az 1865. évi 181 ezer főről az 1911-es népszámlálás idejére 1,3 millióra ugrott. Brit Kelet-Afrika fehér, főként angol népessége 1911-re meghaladta a 3 milliót, s összességében a 20. század elején mintegy 10 millió fehér lakosa volt a fekete kontinensnek.

A korábbi fehér telepesgyarmatokon, az európai telepesekkel benépesített területeken 1750-ben mintegy 14 millió európai élt, 1920-ra, a 19. századi európai kivándorlás nagy hulláma nyomán már 217 millió. Az Európában és más kontinenseken élő európaiak 1750-ben a világ lakosságának nem egészen 22%-át tették ki, 1850-ben közel 29%-át, 1920-ra pedig majdnem 39%-át.* Az európai népességrobbanás tehát nagyban hozzájárult a világ korábban gyéren lakott területeinek benépesítéséhez. A kivándorlási hullám tetőzése idején, a 19. század utolsó harmadától, a rendkívül gyors európai népességnövekedés 40%-át lecsapoló kiáramlás végül is a munkaerő hatalmas tömegeinek — a nagy népvándorlás méreteit sokszorosan meghaladó — világméretű, kontinensek közötti áttelepüléséhez vezetett.

A népvándorlás azonban nem kizárólag Európához kapcsolódó jelenség volt. A 18—19. század fordulója körül mintegy 10 millió afrikait hurcoltak rabszolgaként az amerikai kontinensre, s ugyancsak tömeges volt a kínai kiáramlás is. Az amerikai vasútépítésekhez átszállított, s zömükben végleg megtelepedő kínai kulik száma ugyan nem volt túlzottan jelentős, de egyes adatok szerint 1880 után évente 100-200 ezer kínai érkezett a környező ázsiai országokba. Az első világháborút követően mindenesetre több mint 8 millió kínai élt Tajvanon, Sziámban, Jáván és más kelet-indiai területeken.*

---

* Woodruff, 1982. 103.

A világgazdasági kapcsolatok rendkívüli kibővülése

A világgazdaság fizikai kiterjedése azonban nemcsak a felfedezések és a hódítások, nemcsak a valóságos népvándorlás nyomán haladt előre. Ettől elválaszthatatlanul fejlődött ki a városokat a falvakkal, az országokat egymással, s Európát más kontinensekkel összekapcsoló modern tömegközlekedés és szállítás. A modern közlekedés nélkül maguk a hódítások és a sokmilliós vándormozgalom sem lett volna megvalósítható, de különösen nem a világméretű munkamegosztás, a korábban elképzelhetetlen méretű szárazföldi és tengeri áruszállítás. A világgazdaság fizikai kiterjedésénél tehát számításba kell venni a 19. század talán legnagyobb vívmányát, a modern tömegközlekedés világméretű kiépülését is.

A világgazdaság 19. századi nemzetköziesedése azonban korántsem csupán fizikai kiterjedéséből, a szó legszorosabb értelmében vett — s közlekedési rendszerrel is alátámasztott — egyetemessé válásából következett. Egyidejűleg maguk a világgazdasági kapcsolatok is rendkívüli mértékben, ugrásszerűen növekedtek. Ez egyaránt jellemezte a hagyományos árukapcsolatokat, de kiterjedt a nemzetközi gazdasági kapcsolatokban addig lényegében ismeretlen új tényezőre is.

Világgazdaságról a 15—18. század között főként abban az értelemben lehetett beszélni, hogy kiépült a nemzetközi munkamegosztás rendszere, s azon belül a fejlettebb nyugat-európai országok az ipari szállító és élelmiszer-nyersanyag vásárló szerepében léptek fel az elmaradottabb latin-amerikai és kelet-európai régiókkal szemben. A világgazdaság tehát elsősorban az áruszállítások rendszerére épült. A 18. század végétől azután az áruszállítások mennyisége rohamos növekedésnek indult. 1750 és 1913 között a világkereskedelem volumene egyes becslések szerint mintegy 700 millió dollárról több mint 38 milliárdra, vagyis több mint 50-szeresére ugrott. Ezen belül csupán 1820 és 1880 között közel kilencszeres a növekedés és a világkereskedelem csupán a 20. század első évtizedében ismét megkétszereződött.

Magától értetődő, hogy az áruk megnövekedett tömegének ilyen mértékű áramlása már önmagában is a világgazdaság erőteljesebb nemzetközivé válását, a munkamegosztás az összes kontinenst átfogó kiszélesedését eredményezte.

---

* Ashworth, W.: A Short History of the International Economy, 1850—1950. London—New York—Toronto, 1952. 178.

A 19. század folyamán azonban a hagyományos árukapcsolatok mellett az országok és kontinensek gazdasági kapcsolatait meghatározó új tényezők is jelentkeztek. Ha addig ugyanis csak a termelés eredményeként létrehozott árutömeg áramlott országok és földrészek között, most — gyakorlatilag először az emberi gazdaság történetében — az összes főbb termelési tényező nagy nemzetközi áramlása vette kezdetét. Ezek sorában különösen jelentős a munkaerőnek a kontinensek közötti vándormozgalma. Miközben a világ lakossága 900 millió fővel gyarapodott, egy évszázad alatt kereken megkétszereződött, Európából, mint láttuk, közel 50 millió vállalkozó szellemű, elkeseredett, üldözött vagy csak kalandra és jobbra vágyó ember kerekedett fel s vándorolt más kontinensre.

A valóságos népesedési forradalmát élő Európából kivándorló embermilliók mellett (az első világháború előtti években már évente mintegy 1,5 millió kivándorló hagyta el a kontinenst) a gazdag Nyugat-Európából a font sterling-, frank- és márkamilliók, sőt -milliárdok is bő sugárban áramlottak más országokba és kontinensekre. A munkaerő mellett a termelés e másik meghatározó tényezőjének, a tőkének nemzetközi áramlása is gyakorlatilag új jelenség volt, hiszen korábban legfeljebb szórványosan, úgyszólván véletlenszerűen került csupán sor külföldi tőkekihelyezésre. Míg a 19. század közepén Anglia mintegy 2,3 milliárd dollár összegű tőkét exportált, 1914-re ez az összeg már megközelítette a 20 milliárdot. A főként az 1870-es évektől bekapcsolódó Franciaország, majd Németország révén (néhány más ország kicsiny közreműködésével) a tőkeexport összege 1914-ig már meghaladta a 45 milliárd dollárt. A tőkekivitel a világgazdaság nemzetközivé válásának fontos tényezőjévé vált.

A fenti folyamatot több más, közvetlen vagy közvetett termelési tényező exportja és nemzetközi elterjedése is előmozdította. Ezek sorából különösen kiemelkedik a technika új vívmányainak termelést és életformát egyaránt átalakító egyetemes elterjedése, az oktatási rendszerek és a modern egészségügyi hálózat kiépítése, a kötelező védőoltások bevezetése és a higiéniai követelmények állami ellenőrzése. A legfejlettebb országokban kidolgozott új vívmányok e században részben eljutottak a legelmaradottabb kontinensekre és területekre is és jelentős gazdasági átalakulások tényezőivé váltak.

Mindez összekapcsolódott a vezető nagyhatalmak érdekében álló új, nemzetközi intézmények életre hívásával. Ezek között is különlegesen fontos szerepet játszott a szabadkereskedelmi rendszer intézményesítése és azzal kapcsolatosan a nemzetközi monetáris és hitelrendszer kiépítése. Az aranystandard általánossá válása technikailag rendkívül megkönnyítette a nemzetközi áru- és pénzforgalom lebonyolítását. Nem kis szerepet játszottak e folyamatban a piacokat és a termelést az 1870-es évektől kontinentális, sőt világméretekben szabályozó tőkés megállapodások, a nemzetközi kartellek és trösztök, és a multinacionális vállalatok intézményei.

Ha más módon is, de nagy hatása volt a távközlés nemzetközi rendszere létrehozásának, a mértékrendszer nemzetközi egységesítésének stb., melyek nélkül a kiterjedt nemzetközi gazdasági kapcsolatok ezer apróbb-nagyobb akadályba ütköztek volna.

A 19. századi világgazdaság összehasonlíthatatlanul szélesebb-átfogóbb és intézményesítettebb nemzetközi kapcsolatrendszerre épült tehát, mint korábban.

Mozgatórugó: a technika és ennek nyomán a termelés forradalma

Ha e korszakos átalakulások legfőbb mozgatórugóit keressük, akkor minden említett jelenség mögött a technika és ennek nyomán a termelés (és szállítás) forradalmasodásának meghatározó tényeit, az 1780-as évektől kibontakozó ipari forradalom hatásait tapasztaljuk. A világ meghódítása és a tömeges árutermelés és szállítás, a sokmilliós kivándorlás mind összefüggésben állt a 19. század legnagyobb forradalmával, a kontinensre átterjedő és az egész világot gyorsan átalakító angol ipari forradalommal.

A technikai-ipari forradalom a textiliparban, s azon belül is elsősorban a pamutiparban indult útjára. 1760-ban a már akkor is híres angol pamutipar 2,5 millió font nyerspamutot dolgozott fel. 1787-ben már 22 milliót és újabb 50 év múltán már 366 milliót. Ugyanezen évtizedek alatt a pamutszövet előállítási költsége egyhuszadára zuhant és olcsóbb lett, mint a filléres indiai munkaerővel előállított textília. Anglia úgyszólván az egész világot ellátta pamutszövettel, amiből egyharmaddal többet exportált, mint amennyit a hazai piacon adott el.

A technikai frontáttörésre a pamutfonás műveletében került sor. Az egyik művelet gépesítése és az ennek nyomán előálló ugrásszerű termelés- és termelékenységnövekedés azonban olyan belső aránytalanságokat váltott ki, hogy hamarosan más ágazatok forradalmasodását is megkívánták. Az egymást indukáló folyamatok végül is a pamutipari termelésnek mind a négy fázisára — a pamut-előkészítésre, a fonásra, a szövésre és a kikészítésre — kiterjedtek. A 18. század elején még alig találhatunk gépesített munkafázist. (Bár a selyemiparban az Itáliából John Lomb által az 1710-es években kicsempészett, féltve őrzött gépek révén már 1720 körül hatalmas ötemeletes, 460 ablakos gyárat rendeztek be Derbyben.) A pamutfonást azonban hamarosan új alapokra helyezi Hargreaves híres, 1765-ben feltalált és 1770-ben szabadalmazott „Jenny”-

je, Arkwright 1769-es találmánya, majd Cromptonnak az előző két találmányt kombináló 1779-es „öszvére". Már az első „Jennyk" termelékenysége is 6—24-szeresen meghaladta a kézi fonásét, de a gépi meghajtású „öszvérek" teljesítőképessége a Jennykét is 2-300-szorosan szárnyalta túl.

Érthető, hogy a fonás gépesítése, ami már 1770 és 1800 között 12-szeresére növelte az angol gyapotfogyasztást, elengedhetetlenné és sürgőssé tette a szövés felzárkóztatását is. A kézi szövők különleges virágzását Cartwright 1787-ben megalkotott gépi szövőszéke törte meg. Az 1830-as évekre, kisebb tökéletesítések nyomán a gépi szövés a kézi szövésnél 7-8-szor termelékenyebbé vált, s lehetővé tette, hogy egy fiatal fiú két gépen dolgozva 15-ször annyit termelhessen, mint egy hagyományosan dolgozó kézműves iparos. 1825-ben Roberts révén az „öszvér" automatikus működtetését is megoldották.

A két fő művelethez kapcsolódva gyorsult fel az előkészítés és kikészítés gépesítése is. A 18. század végén az előkészítő műveleteket egymást követően gépesítik. A kikészítés sem rekedhetett meg hagyományos módszereinél. A hatalmas tömegben előállított pamutvásznat nem lehetett többé mezőn kiterítve fehéríteni. Így került sor vegyszerek, az 1790-es évektől a klór használatára, 1783-tól a festés gépesítésére, az 1850-es évektől pedig a vegyipar által újonnan előállított festékek használatára.

Az alapvető találmányok mellett nem kisebb szerepet játszottak a kicsiny, folyamatos tökéletesítések sem. A vasból készített szövőkeret, a tökéletesített erőátviteli rendszer és számtalan más apró, egyáltalán nem látványos találmány összeredményében végül megközelítette az alapgépek bevezetése által előidézett hatásokat.

A gyapjúiparban lassabban játszódtak le ezek a változások. A „Jenny" csak az 1780-as években kezd hódítani és az „öszvér" igazi sikerére az 1830-as évekig kellett várni. A Jacquard szövőszék 1802-től rendelkezésre állt, de tömegesen csak az 1840-es évektől alkalmazták. A gőzgépet a századforduló előtt kezdik használni. A néhány évtizedes késés ellenére a gyapjúipar követte a pamutipar útját.

A technikai-ipari forradalom másik fontos területén, a vasiparban néhány, a 18. század első felére eső felismerés nyitott új lehetőségeket. Darby már 1709-ben kokszot állít elő, Réaumur 1720-ban az acélgyártás új technológiájához járul hozzá, s 1750-ben Bergman felfedezi a vas széntartalmának jelentőségét. A faszén felcserélése koksszal, a kohók méretének jelentős növelése és a levegőbefújási rendszer megoldása (Carron 1760-as, majd Wilkinson 1776-os találmányai révén), a váltakozó hevítési-hűtési eljárásra alapozott nyersvasfinomítási eljárás mellett ez esetben is számos apró tökéletesítő találmány alakította át az iparág termelését. Ez utóbbiak közül — jelentőségük nagyságára utalva — érdemes megemlíteni, hogy a kohók átalakításával Dél-Walesben az 1791-es 8 tonnás szénfogyasztással szemben 1830-ban már csak 3,5 tonna szénre volt szükség 1 tonna nyersvas előállításához. Ebbe a sorozatba illeszkedve csupán Neilson 1829-es újítása is egyharmados koksz- vagy kétharmados szénmegtakarítással járt. Az ércfelhasználás korábbi rendkívül nagyarányú — a nyersvas mintegy felét is kitevő — veszteségét a kisebb tökéletesítések sorozata, s végül Hall 1830-as évek végi találmánya (amely kiküszöbölte a homok használatát a kohók bélelésénél) 8%-ra (úgyszólván végső határára) szorította a vasveszteséget. Nagy jelentősége volt a kohók növekvő méretéből adódó új technikai követelmények, a rakodás és a belső üzemi szállítás megoldásának is.

Mindezek az átalakulások szorosan összefüggtek a 19. századot átformáló technikai forradalmasodás talán középpontinak nevezhető vívmányával, a gőzgép feltalálásával. Az emberi és állati erő szerepét átvállaló gőzgép jelentőségére utal, hogy az 1870-ben Nagy-Britanniában található 4 millió lóerő kapacitású gőzgéppark 40 millió ember vagy 6 millió ló fizikai teljesítményét helyettesítette. Ekkora munkaerőtömeg ellátása mintegy háromszor akkora gabonamennyiséget igényelt volna, mint az ország évi termelése. E helyett az ismert, de alig kiaknázott szén kitermelése és felhasználása került előtérbe. Az ipari forradalom a szén és a gőzgép nélkül aligha terjedhetett volna el. A széljárástól, folyóközelségtől független, minden évszakban egyaránt rendelkezésre álló gőzgép vált a korszak igazi hajtóerejévé.

A gőzgép története hosszú múltra tekinthet vissza: Savery 1698-as „tűzgépe" (gőz-szivattyúja), majd főként Newcomen 1705-ös gőzgépe már nemcsak az elméleti alapokat fektette le, de a bányákban vízszivattyúzásra is használható gépet bocsátott rendelkezésre. Az első gőzgépek azonban nemcsak rendkívül rossz hatékonysággal dolgoztak (a felhasznált energia 1%-át sem hasznosítva), de különlegesen nehézkesek is voltak, s vízszivattyúzáson kívül semmire sem voltak használhatók. J. Watt 1769-ben szabadalmazott korszerű gőzgépe hozta az igazi fordulatot. Az új konstrukció a korábban kárba vesző energia nagy részét tudta hasznosítani, s a megelőző gőzgépek szénfogyasztását negyedére csökkentette. Egyben ez a gőzgép vált először alkalmassá az úgyszólván egyetemes, majd minden területen lehetséges alkalmazásra. További tökéletesítések (maga Watt 1782-ben és 1784-ben is továbbfejlesztette eredeti szerkezetét) jócskán elő is segítették az egyre hatékonyabb gőzgép gyors terjedését. 1850-ben például Elder találmánya ismét felére csökkentette a szénfogyasztást. Az új konstrukciók egyre gazdaságosabbak lettek. Newcomen gőzgépe még 30 font szenet fogyasztott egy lóerőóránként, Watt eredeti gépe 7,5 fontot, s a 19. század közepi gőzgépek már csupán 2,5 fontot.

Az ipari forradalom első nagy, mintegy háromnegyed évszázadot felölelő hulláma más területekre is átcsapott. Megindult a gépek széles körű alkalmazása. Nem szabad elfelejteni, hogy már a 18. század közepén is jó néhány gépet használtak. Az óraiparban például már öt-hatféle gépet; fémmegmunkáló, fogaskerékvágó, csavarmenetvágó stb. gépeket is alkalmaztak. Az egyedi, nehézkes, lassú szerszámok helyét a 19. század közepére precíz, számos elemében standardizált szerszámgépek váltották fel, s a modern korban használt szerszámgépek zömét nagyjából ekkor vezették be. Erre az időre jelenik meg a nagy fontosságú gőzkalapács is.

Az ipari forradalom kevésbé látványos területén, a vegyiparban is nagy változások mentek végbe, ha ezekben az évtizedekben e folyamat még nem is volt igazán forradalmi jellegű. Ennek ellenére az iparág mégis megindult az addig használt anyagokat helyettesítő új anyagok előállítása útján, amely az ipar anyagellátását stabilizálta, továbbá az ipari folyamatok addig veszendőbe ment melléktermékeinek hasznosításával nyitott új utakat a minél gazdaságosabb termelés felé. A legfontosabb vívmányok közé tartozott a kénsav és az abból előállított sósav, illetve elkülönített és a textiliparban fehérítésre használt klórkészítmények nagyipari termelése, amely 1774- és 1785-től Scheele és Berthollet nevéhez kapcsolódott, de amelyet Gay-Lussac 1827-es új abszorpciós tornya is nagyban előmozdított. Hasonló jelentősége volt az alkáliák, azon belül a szódagyártás kiépülésének, mely 1787-től Leblanc találmánya nyomán a textilipar mellett a szappan- és üvegiparra is kihatott.

A 19. század közepére az ipari forradalom alapvető technikai-ipari vívmányai a tökéletesítés és a gazdaságosabb alkalmazás révén beértek, és az európai kontinens nyugati felére is átterjedtek. Ebben nagy szerepet játszottak az angol iparosok és technikusok, de jelentős volt már a francia, belga, német és svájci kutatók, vállalkozók és szakmunkások közreműködése is.

A technika terjedési sebességét talán mi sem mutathatja jobban, mint hogy James Watt 1770-es években megjelenő gőzgépe után háromnegyed évszázaddal, 1840-ben kereken 1,7 millió lóerő kapacitású gőzgéppark működött már a világon, amely egy újabb bő fél évszázad múltán, a század végén már közel 70 millió lóerő kapacitásra ugrott.

Ezekben az évtizedekben azonban, rövid lélegzetvételnyi szünet után kibontakozott az ipar és technika forradalmasodásának második nagy hulláma, vagy ahogyan sokan nevezik, a második ipari forradalom, amely már Nyugat-Európa szélesebb tudományos-gazdasági bázisán játszódott le.

A technikai forradalom e két nagy hullámát időben mintegy összeköti a kohászat újabb forradalmasítása, melyre már a 19. század közepén sor került. A megelőző fél-háromnegyed évszázad vívmányai a nyers- és finomított vas olyan nagyszabású és nagy tömegű előállítását biztosították, amely már feladta a leckét a továbbfeldolgozás még megoldatlan technikai problémáinak mielőbbi megoldására. Ez esetben tehát tulajdonképpen az ipari forradalom jól ismert önindukáló láncreakciójával állunk szemben: egy-egy iparág egyes ágazatainak bekövetkező technikai forradalma hirtelen szűk keresztmetszeteket teremt az iparág más ágaiban, majd a kísérletezés, a felzárkózás megoldása ott sem várat sokáig magára. A vaskohászatban a 18—19. század fordulója körül lejátszódott átalakulások által feltett kérdésre a sokáig keresett választ az 1850-es években Henry Bessemer találta meg az acél tömeges előállításának új, olcsó módszerével. A vas széntartalmának csökkentésére használt korábbi lassú kézműipari módszerek új kohászati eljárással történő kiszorítása nyomán 3-5 tonna acél előállítása a korábbi, mintegy 24 órás nehéz munka helyett 10-20 percet vett csupán igénybe. A Bessemer-acél igazi sikeréhez a találmánytól még hosszú út vezetett, hiszen számos technikai nehézséget kellett megoldani. Eleinte ugyanis ehhez az eljáráshoz csak a nem foszfortartalmú hematit ércet tudták felhasználni. A Bessemer-eljárás tökéletesítésének évtizedeiben azonban már újabb nagy előrelépés tanúi lehetünk: ismét egymást követő, egymásba kapcsolódó találmányok révén megszületik az acélgyártás új, Siemens—Martin-eljárása, mely az 1860—70-es évekre lehetővé tette a jóval gazdaságosabb termelést és a rossz minőségű szenek felhasználását is. Az új acélgyártási eljárások azonban nem válhattak általánossá, amíg a foszfortartalmú ércek feldolgozására nem volt lehetőség. Ezt a feladványt az ipari forradalom kor zakából jól ismert amatőr feltalálók egyik legkésőbbi, ha nem legutolsó képviselője, S. Thomas rendőrségi tisztviselő fejtette meg. A savas foszfort mészkő hozzáadással semlegesítve, 1878—79-től megnyitotta az utat a modern acélgyártás térhódítása előtt. Az újabb és újabb acélminőségek, az elektroacél és a 20. század elején a rozsdamentes acél a felhasználás körét tovább szélesítették. A Bessemer-, Siemens-Martin- és Thomas-eljárások 1860 és 1890 között együttesen a nyersacél árának 80-90%-os csökkenéséhez vezettek, s a vas úgyszólván korlátlan felhasználhatóságát biztosították. Elsőként a hadseregek, majd a vasutak ismerték fel az acél tömeges alkalmazásának óriási előnyeit, de hamarosan az ipar és a termelés gyakorlatilag elképzelhetetlenné vált nélküle.

A technika 19. századi forradalmasodásának ebben a második hullámában születik meg az igazi modern vegyipar. A kémiai eljárások ipari alkalmazása számos más iparágra is hatással volt, hiszen mind a vaskohászat, mind az alumíniumgyártás (a Hall—Héroult elektrolízises folyamat 1886-tól tette lehetővé a bauxitból az alumínium előállítását), de akár az üveg- vagy a cellulóz- és papírgyártás is elképzelhetetlen lett volna nélküle.

A 19. század utolsó évtizedeinek nagy vegyipari áttörése mégis a kezdetleges, szennyező, költséges és rendkívüli veszteséggel alkalmazott Leblanc-eljárást kiszorító Solvay-eljárással meginduló alkáli előállítással vette kezdetét. Érdemes megemlíteni, hogy bár az alapvető kémiai felismerés 1811 óta Fresnel révén már rendelkezésre állt, a 25 éves belga fiatalemberre, Ernest Solvayra 1863-ig kellett még várni az ipari alkalmazás kidolgozásával. Hasonló volt a helyzet számos más kémiai alapfelismerés esetében is. Faraday és Wöhler teoretikus felismerései az 1820-as évektől már lehetővé tették a gyakorlati megoldások keresését, de 1856-ban állítanak csak elő anilinfestéket, és 1869-ben születik meg az első mesterséges festőanyag, az alizarin. A cellulózszármazékok egész sora, a nitrocellulóztól a filmeken keresztül a műszálig az új anyagok tömegét bocsátotta rendelkezésre. 1867-ben A. Nobel a dinamit révén korszerű és nagy hatású robbanóanyagot állít elő, 1907-ben Baekeland szabadalma, a bakelit hódító útjára indítja a műanyagot is.

A 19. század végén kibontakozó új technikai forradalmi hullám hátán érkezett meg 1876-ban a robbanómotor. Az előzmények ez esetben is messzire nyúlnak vissza. 1678-ban Huygens már épített lőporral működő kísérleti robbanómotort, de Lenoir 1859-ben kidolgozott, gáz- és levegőkeverékkel működő robbanómotorja, valamint Beau de Rochas 1862-es négyütemű motorkonstrukciója már közvetlenül készítette elő az utat N. Otto négyütemű, előnyomásos „csendes" motorjához, amelyet 1886-ban Daimler nagy sebességre képes benzinmotorja követ. 1892-ben Rudolf Diesel révén még gazdaságosabb robbanómotor is rendelkezésre állt.

A robbanómotor rendkívül nagy előnyökkel rendelkezett a nehézkes gőzgéphez képest, működtetése pedig mind a kiszolgálószemélyzet, mind a fűtőanyag szempontjából olcsóbb volt. A gázmotorok azonban eleinte immobilak voltak, s ezért elterjedésük és sokirányú hasznosításuk összekapcsolódott az új folyékony energiaforrás, az olaj, illetve benzin felfedezésével. Igaz, eleinte az olaj 4-szer, sőt 12-szer is drágább volt, mint a szén, s elterjedése csak a századforduló körül, a borneói és texasi olajmezők felfedezése után gyorsult fel.

A századforduló körüli évtizedek technikai forradalmának végül további rendkívüli jelentőségű felfedezése volt a villamos energia és annak tömegméretű hasznosítása. A 19. század elején tudományosan már sok mindent felismertek, hiszen Volta 1800-as akkumulátora, Oersted 1820-as felismerése az elektromágnesességről, vagy Ohm törvénye 1827-ben, és Faraday felismerése 1831-ben az elektromágneses indukcióról, már előkészítette az elektromosság gyakorlati alkalmazását.

Az ipari felhasználás a 19. század utolsó harmadától valóban meg is indult. Siemens és társai öngerjesztő elektromágnes generátora 1866—1867-ben, majd Gramme első iparilag használt dinamója 1870-ben, továbbá Bláthy, Déri és Zipernowsky Ganz-mérnökök találmánya, a transzformátor, mely az 1880-as években megoldotta a magas és alacsony feszültségek átalakítását, és ezzel az áram nagy távolságra történő szállítását is, a kortársak által fel sem ismerhető átalakulások nyitánya volt. 1881-ben a Siemens testvérek felépítették Európa első villamos erőművét és 1885-ben kísérleti jelleggel 56 km-es távolságra szállítottak áramot Creilből Párizsba. 1891-ben a Brown Boveri cég már 179 km-es távvezetéket épített. A századfordulót követően azonban már 100 000 voltos áramot gyakorlatilag korlátlan távolságra tudtak szállítani, s ezzel a legrugalmasabban használható energiaforrás nyílt meg. Az elektromosság elindult a közlekedés meghódítására, és különleges jelentőségre emelkedett az elektrokémiai (alumínium, szódagyártás) és elektromos-kohászati iparban (1878-ban Siemens már elektromos kohót épített). Végül talán mindezek jelentőségét túlszárnyalta az elektromos motor rendkívül széles körű alkalmazása, olyan területek gépesítését is lehetővé téve, melyek sem a gőzgéppel, sem a robbanómotorral nem voltak meghódíthatók a gép számára.

A szerteágazó technikai átalakulás az új erőgép, az új gépek és az új vegyipar révén a mezőgazdaság nagyarányú technikai korszerűsödését is elősegítette. A folyamat legfőbb útjelzői Meikle 1786-os cséplőgépe, a vaseke sorozatos tökéletesítése, mely Newbold, majd Wood révén a standardizált és cserélhető ekékből álló háromrészes vasekét bocsátotta rendelkezésre. 1826-ban az aratógép is megjelent, melyet 1831—33-ban McCormick tökéletesített. 1840-től megindul a szuperfoszfát előállításának kísérlete, majd a termelés is. Az 1870-es években megszületik az arató-cséplő gép, 1901-ben pedig a robbanómotor felhasználásával a traktor.

A 18. századi mezőgazdasági forradalmat tehát a 19. században a mezőgazdasági technika úgyszólván állandósuló forradalma követte.

A technika forradalma maga után vonta a termelés méreteinek ugrásszerű kibővülését, maradéktalanul szétrombolta a vállalatok hagyományos kereteit, belső, kézi munkára alapozott szervezetét és vezetési formáit, s megkövetelte újak kialakítását. A 19. század tehát egyben a vállalati szervezés és vezetés forradalmának színterévé is vált.

Ezekben az évtizedekben alakult ki a gépi nagyipari vállalat modern, gyakorta részvénytársasági formája. A nyugat-európai országokból kiinduló törvényhozási reformok elsöpörték az útból a modern vállalkozási formák régi akadályait. Franciaországban már 1807-ben új vállalati törvény lát napvilágot. Kormányzati jóváhagyással részvénytársasági vállalat (société anonyme) alapítása vált lehetségessé, 1867-től pedig az egyedi engedélyezést is eltörölték. Az angol törvényhozás 1834-ben, majd a törvények egész sorozatával 1855-, 1856-, 1858- és 1862-ben tette szabaddá az utat a modern vállalati formák számára. Poroszország 1843-ban bocsátott ki törvényt a részvénytársaságokról, de ekkor még egyedi jóváhagyásra volt szükség. Ezt az 1870—1872 között hozott intézkedések törlik el. 1892-től pedig a korlátolt felelősségű társaságok létesítése követte a korábbi angol példát.

A társas vállalkozási forma egyre általánosabbá vált, s ez döntő szerepet játszott a vállalati méretek növekedésében. Az Egyesült Államokban például 1850 és 1910 között az egyes ipari üzemek tőkeereje 39-szeresére ugrott, míg a termelés értéke 19-szeresére nőtt.* A részvénytársasági vállalat elterjedésével alakult ki a részvények állandó piaca, s vált mindenhol meghonosodott intézménnyé (különösen 1840 után) a részvénytőzsde. A méretek megállíthatatlan növekedésével alakult ki a kombinált vállalat, mely a termelési folyamat egymáshoz kapcsolódó fázisait foglalta egyetlen vállalati keretbe. Nehézipari óriásvállalatok a bányászattól a kohászaton át a feldolgozó ágazatokig, a gépgyártásig az ipari vertikum úgyszólván teljességét átfogták. A korszak végére megjelentek a sokfunkciós vállalatok, melyek az ipari termelés széles skálája mellett kiterjeszkedtek a szállítás, értékesítés, javító-hálózati szolgáltatás területeire is.

---

* Ashworth, 1952. 90—95.

Mindezzel párhuzamosan a hagyományos családi vállalatvezetés helyébe fokozatosan a menedzseri vállalatirányítás lépett. A „tulajdonos" eltűnik, személytelenné válik, a vállalatok élére hivatásos szervezők, műszaki és közgazdasági szakember alkalmazottak kerülnek. Hatalmas vállalati vezetőapparátus épül ki az információáramlás tudományosan megszervezett rendszerével.

A vállalatokon belül a munkaszervezés új útjai nyíltak meg. A munkafolyamatok legkisebb részekre tagolása és a tudományosan kidolgozott anyag-, illetve munkadarab-mozgatás megszervezése a korszak végére a futószalagrendszer bevezetésével érte el csúcspontját. A munkafolyamatok elemzése, pontos mérése, a leggazdaságosabb megoldások kidolgozása és normák alkalmazása a munkaszervezést a termelésnövelés nagy fontosságú tényezőjévé emelte.

A vállalati forradalom azonban nem korlátozódott az ipar területére. Ebben a korszakban jelentek meg a modern pénzintézetek. Angliában a modern vállalkozási formák fejlődésének útjában álló akadályok közül 1833-ban eltörlik a Bank of England monopóliumát a részvénytársasági banktevékenységre, 1854-ben pedig az ún. uzsoratörvényt szüntetik meg. Franciaországban 1852-ben jön létre a Crédit Mobilier, mely aktív szerepet vállalt a vasút- és kikötőépítésekben. Ezt a beruházási banktípust az Egyesült Államok és Németország is gyorsan átvette, s az 1850-es évektől a hosszú lejáratú ipari és egyéb befektetések a banküzlet természetes jelenségévé váltak a kontinensen. A technikai átalakulás második nagy hullámának ipari alkalmazásában vezető szerepet játszó beruházási bankok révén a század utolsó évtizedeiben megindult az ipari és a banktőke összeolvadása, a finánctőke kialakulása. A világháború idejére a Deutsche Bank több mint 200 vállalattal rendelkezett. A bankok az ipar szervezőivé és a további hatalmas centralizáció hajtóerejévé váltak. Nem utolsósorban szerepet játszottak az egész iparágakat átfogó kartell- és trösztszervezetek kibontakoztatásában. E megállapodásokat hamarosan több országra, esetenként egész Európára kiterjedő, a világpiacokat felosztó nemzetközi intézménnyé bővítették.

A vállalkozó által személyesen vezetett családi kisvállalattól az irodaházakban valóságos vezérkarként elhelyezkedő szakemberek hadseregével irányított, iparágak egész sorát átfogó, a termelés mellett az értékesítésre, szállításra stb. is kiterjeszkedő, nemzetközi piac- és termelésszabályozó szervezetekbe illeszkedő, nagybankokkal összekapcsolódó s nemegyszer több országra kiterjedő termelő és értékesítő hálózattal rendelkező óriásvállalathoz vezetett az út.

A termelés ugrásszerű növekedése

Mindezek nyomán a történelemben addig elképzelhetetlen ütemű ipari termelésnövekedés vette kezdetét. Ennek legkáprázatosabb eredményét kétségkívül Nagy-Britanniában könyvelhették el. Az 1905—1913 közötti évek átlagos ipari termelését 100-nak tekintve, az angol ipari termelés indexe 1781—1790 átlagában 4-nél kevesebb volt. Anglia ipari hegemóniáját az 1870-es években az is jelezte, hogy egymaga a világ ipari termelésének $^1/_3$-át állította elő. Ezt követően — rendkívül gyors ipari növekedése ellenére — részesedése már csökkent: 1900-ban a világ ipari termelésének $^1/_5$-e került ki angol gyárakból, 1913-ban már mindössze $^1/_7$-e. A világ ipari központja fokozatosan és egyre inkább áttolódott az Atlanti-óceán másik partjára. Az első világháború kirobbanása előtt a világ ipari termelésének $^1/_3$-át már az Egyesült Államokban állították elő. Ha Nagy-Britanniában 25-szörösre ugrott az ipari termelés, Franciaországban a mérsékeltebb növekedés mellett is 10-szeres a növekedés mértéke a jelzett időszakban. Nagyjából ugyanezt az eredményt érte el Németország a 19. század közepe és az első világháború közötti évtizedekben. Svédország viszont az 1870-es évek és a világháború közötti félévszázadban futotta be ezt az utat.

Anglia, Franciaország és Németország együttes széntermelése 1815 körül alig haladta meg a 18 millió tonnát, 1910—1913 között viszont már elérte az 563 millió tonnát. Ugyanezen országok nyersvastermelése ebben az időszakban mintegy 480 ezer tonnáról 29 millió tonna fölé ugrott. A textilipar növekedését jól kifejező gyapotfogyasztás adatai alapján az angol textilipar 1781—1790 és 1825—1834 között több mint megtízszerezte termelését, s ez utóbbi időponttól 1905—1913-ig Anglia, Franciaország és Németország gyapotfogyasztása 143 ezer tonnáról több mint 1,5 millióra növekedett.

Európa ipari termelése tehát rakétasebességgel nőtt:

*Az európai ipari termelés**

Év	1900=100
1830	20
1850	33
1870	51
1890	77
1900	100
1913	157

---

* Vö. Bairoch, P.: Europe's Gross National Product 1800—1975. Journal of European Economic History, V/2. 1976. 280.

Az európai ipari termelés ugrásszerű növekedése vált a kor világgazdaságának legfontosabb jelenségévé. A mezőgazdaság ezzel az ütemmel technológiai jellegéből adódóan sem tarthatott lépést, de az ipar és a gyorsan fejlődő ipari városok hatalmas piaca, valamint a technikai-ipari fejlődés révén lényegesen megnövelt mezőgazdasági termelőképesség nyomán az agrártermelés volumene is gyorsan nőtt, a termelés általában két-háromszorosára bővült.

A bruttó nemzeti termék alapján mérve Európa gazdasági fejlődése ugrásszerű eredményt tükröz: 1830-ban a bruttó nemzeti termék Európa egészét számítva (1960. évi áron számított) 58 milliárd dollárt tett ki. 1860-ban már meghaladta a 91 milliárd, 1910-ben pedig a 231 milliárd dollárt. A növekedés üteme tehát az egyébként rendkívül gyors népességszaporodás mértékét is túlszárnyalta. Az egy főre jutó bruttó nemzeti termék európai növekedését összegezi az alábbi táblázat:

*Egy főre jutó bruttó nemzeti termék Európában**

Év	1960. évi USA-dollárban	Index
1800	199	100
1860	310	156
1910	499	251

A lakossággyarapodás figyelembevételével is mintegy két és félszeresére növekvő európai bruttó nemzeti termék, s természetesen különösen az ipar példátlan megerősödése, jelentősen megnövelte Európa gazdasági erejét és világgazdasági súlyát. 1870-ben a világ ipari termelésének az Egyesült Államok, Japán, India és más Európán kívüli országok csupán egyharmadát állították elő, míg a másik közel egyharmadot Anglia, a harmadik harmadot pedig a többi európai ország termelte. Három vezető európai ipari hatalom, Anglia, Franciaország és Németország együttesen a világ ipari termelésének 55%-át képviselte. 1913-ra már változott a kép, mivel — elsősorban az Egyesült Államok előretörése következtében — a korábbi európai dominancia hanyatlott. A világ ipari termelésének ekkor már 48%-át Európán kívül állították elő, több mint egyharmadát egyedül az Egyesült Államokban. Anglia, Franciaország és Németország részesedése pedig már csak együttesen érte el az amerikai szintet.

---

* Bairoch, Europe's... 1976, 281

A termelés méreteinek rendkívüli kibővülése és erőteljes európai, illetve nyugat-európai és észak-amerikai koncentráltsága a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését, az áruk áramlását igényelte. Ennek közlekedési feltételei is e korszakban jönnek létre. A világgazdaság 19. századi fejlődésének talán leglátványosabb elemét ugyanis a közlekedés világrendszerének kiépülése jelentette.

A közlekedés forradalma

A 19. századig lényegében a megelőző évszázadok hagyományos közlekedési eszközeit használták. A szárazföldi közlekedés átlagos sebessége évezredek alatt sem változott sokat, s még a fejlettebb országokban a 18. század folyamán végrehajtott útépítések nyomán is csak a legjobb esetben érte el az óránkénti 30 km-t.

A 18. század végétől kibontakozó tömegtermelés és megsokszorozódó áruszállítás fizikailag is lehetetlen lett volna a hagyományos, lassú és rendkívül költséges szállítási feltételek között. Egyes számítások szerint az olcsó tömegáruk esetében 30-40 km-es szárazföldi szállítás már megkétszerezte az árakat. Angliában és az Egyesült Államokban például 1800 és 1820 között egy tonna áru egy mérföldes szárazföldi szállítása átlagosan $^1/_4$-$^1/_2$ dollárba került.* Az egykori angol utazó, Caird a polgárháború előtti Amerikában azt jegyezte fel, hogy 1 bushel búza 1 ezer mérföldre szállítva „felemészti magát”, vagyis a szállítás költségei elérik az eladási ár szintjét.** Így állhatott elő az a sajátos helyzet, hogy a spanyol partvidéken jóval olcsóbb volt az Angliából áthajózott, mint a 100 km-rel odébb kibányászott hazai szén. Egyes kieső nyersanyagtermelő vidékekről hónapokra, néha évekre lett volna szükség az áruk elszállítására. Az utakkal alig rendelkező Oroszországban például, ahol az időjárási viszonyok az év nagy részében teljesen lehetetlenné tették a közlekedést, az uráli vasércet a belföldi vizeken és szárazföldön két évig szállították a szentpétervári gyárakba. Svédországban viszont súlyosabb szállítmányokat csak a téli időszakban tudtak mozgatni, amikor az ország minden része megközelíthető volt szánnal.

Új, olcsó tömegszállítás nélkül az ipari forradalom kibontakozására nem is kerülhetett volna sor. Nem lehet kétséges, hogy a kibontakozó iparosításra vezető különböző tényezők szerencsés összekapcsolódásában fontos szerepet játszott az olcsó tömegszállítás természetes feltételeinek ritka adottsága. Ilyen szállítási feltételekkel rendelkezett már a 18. század folyamán Nagy-Britannia, mely viszonylag keskeny formájú sziget lévén, rendkívül kiterjedt part menti hajózási lehetőséggel és viszonylag nagyszámú hajózható folyóval rendelkezett. A szállítás növekvő igényeinek kielégítésére törekedve a természeti adottságokat azonban nagyszabású munkálatokkal tették még jobban kihasználhatóvá. A folyókon kiépített zsiliprendszerek, s a főként a 18. században megvalósított hatalmas csatornaépítkezések azokat a területeket is bekapcsolták a vízi közlekedés rendszerébe, melyek számára a természetes feltételek ezt nem biztosították. A természeti adottságok és az azokat kiegészítő csatornaépítkezések Anglia mellett a kicsiny kiterjedésű, tengerparti fekvésű Hollandia és Belgium esetében is rendkívül fejlett vízi közlekedési hálózat kiépülésére vezettek az ipari forradalom kibontakozása előtt. Hollandiában végül is olyan sűrű hajózható folyó- és csatornarendszer állt rendelkezésre, hogy minden 7 km^2 szárazföldi területre 1 km vízi út jutott. A közlekedési hálózat ilyen sűrűségét még a vasutakkal sem lehetett később túlszárnyalni. Belgiumban 1 km hosszúságú vízi útra 14, Angliában 33 km^2 terület jutott.* Ezeknek az országoknak tehát minden részéből minimális szárazföldi szállítással könnyen elérték a viszonylag olcsó vízi utakat. (A 19. század elején a folyó, illetve csatornaszállítás költsége Angliában tonna-mérföldenként 5-7 dollárcentbe került, vagyis a szárazföldi szállítás egynegyedébe!) Rövid belvízi hajózással azután már a nyílt tengeri kikötőkhöz juttathatták az árut. Anglia, Hollandia vagy Belgium bármely belső területe tehát már a 18—19. század fordulójától a világ minden részével közvetlen vízi közlekedési kapcsolatban állt.

---

* Woodruff, 1982. 254.

** Youngson, A. J.: The Opening up of New Territories. In: Postan —Coleman—Mathias, (ed.): 1965. 171.
(1 bushel=36,36 liter).

Magától értetődik, hogy az ipari forradalom tömeges közlekedési igényeinek 19. századi kielégítésében a kezdetektől nagy szerepet játszott a hagyományosnak tekinthető vízi közlekedés fejlesztése. Ez egyrészt a vízi utak módszeres építését, másrészt a vízi járművek és a közlekedési rendszer tökéletesítését, költségeinek leszorítását, rendszerességének biztosítását, gyakoriságának és biztonságának növelését követelte.

A 19. század valóban a nagy folyószabályozási, csatornaépítési munkák kora. A forradalmi lelkesedés és szenvedélyes újítási láz gyakran kapcsolódott össze, mint Széchenyi István gróf esetében is, az elkötelezett közlekedésfejlesztési munkálkodással. A Duna és Tisza szabályozása, a Vaskapu hajózhatóvá tétele mint nemzeti követelmény jelent meg. 1872-ben csatornával kötötték össze Rotterdamot az Északi-tengerrel. 1894-ben a manchesteri, 1895-ben a Kiel-csatorna épült meg. A kiterjedt orosz csatornaépítkezések a Baltikumot a Fekete-tengerrel kapcsolták össze. (A Volga összekötése a Balti-tengerrel 1450 km-es vízi utat nyitott meg.) Ennek ellenére a hatalmas kiterjedésű

---

* Hertz, F.: Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege. Wien, 1917. 58.

Oroszországban 1 km vízi útra még 1913-ban is 88 km^2 terület jutott. A korszak hatalmas víziút-építési vállalkozásai közül az Odera—Elba és az Odera—Visztula-csatorna, a Dnyepert és a Nyemant összekötő Oginszki-csatorna, a Dnyeper és a Visztula összekapcsolása, Spanyolországban az Ebro folyó hajózhatóvá tétele, 1893-ban a Türr István tervei alapján megépített Korinthusi-csatorna jelzi az európai vízi rendszer rendkívül nagyszabású fejlesztését.

A korszak két leglátványosabb és legjelentősebb csatornaépítése a kontinenseket átvágó és a hagyományos tengeri útvonalakat esetenként töredékére csökkentő nagyvállalkozás volt: a Szuezi-csatorna és a Panama-csatorna megnyitása. Az 1869. november 17-én megnyitott Szuezi-csatorna a London—Bombay útvonalat — Afrika körülhajózását megtakarítva — a korábbi közel 11 ezer tengeri mérföldről alig több, mint 6 ezer mérföldre csökkentette. Egyharmaddal rövidült le az út London és Kalkutta, közel ugyanennyivel London és Szingapúr, és több mint egynegyeddel London és Hongkong között. New York 3 ezer mérfölddel közelebb került Bombayhoz, Melbourne 1 ezer mérfölddel közelebb Londonhoz. Az 1914. augusztus 15-én megnyílt Panama-csatornán keresztül — Dél-Amerika körülhajózását megtakarítva — a New York—San Francisco út 60%-kal rövidült le, s közel felével csökkent az út Liverpool és San Francisco, mintegy egyötöddel Liverpool és Valparaiso között.*

A megnövelt folyami és csatornautak, a lerövidített tengeri utak a tömegszállítás vízi útvonalait jelentősen javították. Ugyanakkor, a technika forradalmi fejlődésével a vízi járműveket gyorsabban tökéletesítették.

Az ipari forradalom más nagy találmányaival egy időben a sort a csavarmeghajtás elvének szabadalma nyitotta meg 1775-ben. 1785-ben a Potomac folyón megjelent az amerikai Rumsey első kísérleti gőzhajója. 1787-ben Wilkinson a *Trial* építéséhez már vasat használ fa helyett. Az igazi áttörést mégis Fulton gőzhajója, a New York és Albany között 1807-től a Hudson folyón rendszeres járatot lebonyolító *Clermont* hozta. A *Savannah,* az első gőzhajó 1819-ben szelte át az Atlanti-óceánt, és 1821-ben a Temzén leúszott az első vasból készült gőzhajó is.

Az 1770 és 1820 közé eső mintegy fél évszázadban játszódik tehát le a hajózás nagy forradalma, melyet a sok ezer éves hagyományos hajóépítő anyag, a fa és felhajtóerő, a vitorlába fogott szél helyett a vas felhasználása és a gőzmeghajtás alkalmazása váltott fel.

Az 1830—1840-es években valóságos gőzhajóóriások jelentek már meg a vizeken. Az első, az 1838-ban vízre bocsátott 1340 tonnás angol *Great Western* két hét alatt tette meg a Bristol—New York utat, amihez előzőleg 43 napra volt szüksége a vitorlásoknak. Két évtized múlva a *Great Eastern* már közel 19 ezer tonnájával majdnem a század végéig a legnagyobb hajó maradt az óceánon (igaz, gyakorlatilag alig volt használható, mivel űrtartalmának legnagyobb részét a saját fogyasztására szolgáló szén foglalta el, s végül leginkább tengeri kötelek fektetésére vették igénybe).

---

* Woodruff, 1982. 260.

E hatalmas fordulat ellenére az 1860-as évekig, fél-háromnegyed évszázadon át, a gőzhajó még nem tudta legyőzni a vitorlásokat. A gőzgép 1850-ig még túl sok szenet fogyasztott, s ez közlekedési felhasználásánál hátrányosabb volt, mint ipari hasznosítása esetén. Az 1400 tonnás *America* például az 1848-ban átlagos $10^1/_4$ csomós sebesség mellett napi 60 tonna szenet fogyasztott, de egy modern 4000-4500 tonnás hajónak is legalább 26 tonnát tett ki a napi szénadagja. Hosszabb tengeri út esetén tehát a gőzhajó sokáig nem volt versenyképes még, kevés tér maradt a hasznos teher számára.*

A vitorlás hajók nem is voltak hajlandók egykönnyen feladni a versenyt. A kaliforniai aranyláz, mely 1847-től tízezrével csábította át az embereket a keleti partról, a vitorlás hajózás új fejezetét nyitotta meg. Mackay felépítette a *California* klippert, a tengeri vitorlás új remekét. A *Flying Cloud,* amelyik 98 napos rekordidő alatt tette meg a New York—San Francisco utat, 1783 tonnás volt, sőt ebben a típusban két- és fél ezer tonnás vitorlás is épült. A nagy klipperek Amerika keleti partjairól San Franciscóba, onnan pedig Kínába hajóztak, és a kínai teakereskedelem főszereplőivé váltak. Az *Oriental* 1600 tonna teával 97 nap alatt tette meg a Hongkong—London útvonalat. A nagyrészt vasból épült klipperek az 1890-es évekig vezető szerepet játszottak a kínai kereskedelem lebonyolításában és a 20. század elején — pályájuk utolsó állomásaként — még nagy tömegben szállítottak gabonát Ausztráliából, fát Kanadából, illetve szenet Angliából. A vitorlás hajók kapacitása csak az 1880-as évektől kezdett csökkenni.

A gőzhajó, a tökéletesített, s felére csökkentett fogyasztású gőzgéppel, az 1850-es évektől válik valóban versenyképessé. Míg az 1840-ben épített 1139 tonnás *Britannia* napi 38 tonnás szénfelhasználása miatt mindössze 225 tonna hasznos terhet szállíthatott, az 1874-ben vízre bocsátott 4556 tonnás *Bothnia* teherszállító kapacitása már 3000 tonnát tett ki. A technikai tökéletesítés további állomásait jelzi 1862-ben a *Banshee* vízre bocsátása, mely az acél első hasznosítása volt a hajóépítésben. A század végéig azután a vasat maradéktalanul kiszorította az acél.

1894-ben Marconi drót nélküli távírója a tengerjárók rendszeres kapcsolatát biztosította a külvilággal. A gőzgép tökéletesítésének az 1870—1880-as éveket végigkísérő folyamata után pedig 1903-ban vízre bocsátják az első robbanómotor-meghajtású tengerjárót, a svéd *Sandal*t is.

A világ hajóparkja végül is rohamosan fejlődött a 19. század folyamán. Az 1800-ban mintegy 4 millió tonnás hajópark 1840-re 9 millió tonnára növekedett, a valóságos nekilendülés azonban csak ez időtől vette igazán kezdetét.

---

* Fayle, C. E.: A Short History of the World's Shipping Industry. New York, 1933. 231.

*A hajózás fejlődése**

Év	Göz- és motorhajók kapacitása ezer tonnában	Vitorlások kapacitása ezer tonnában	A gőzhajók kapacitása a vitorlások %-ában
1840	368	9 012	4,1
1860	1 710	14 890	11,5
1880	5 880	14 400	40,8
1900	13 857	6 674	207,6
1914	28 254	3 686	766,5

A vitorlás hajók kapacitásának csökkenése csak az 1870-es években indult meg, de a gőzhajózás csak az 1890-es évekre került túlsúlyba, hogy azután az első világháború előtti évekre már sokszorosan túlszárnyalja a letűnő vitorlázást.

A világ hajóparkjának a 19. század közepén mintegy 40%-át a brit flotta tette ki, s az európai hatalmak kezén volt a világ hajókapacitásának 54%-a. További közel 39% az Egyesült Államok lobogója alatt hajózott. Az angol hajózási monopólium 1913-ig nem csökkent (s különösen nem a hajóépítés monopóliuma, hiszen a világháború előtti negyedszázadban a hajók $^{2}/_{3}$-át Angliában építették), de Európa más hatalmainak szerepe is jelentősen nőtt, s végül az európai országok tulajdonában találjuk a világ hajóparkjának 79%-át. Az Egyesült Államokat is ide számítva, az európai és észak-amerikai dominancia mindvégig teljes maradt: 1850-ben a világ hajóállományának csupán több mint 7, 1913-ban több mint 6%-a tartozott a világ összes többi részéhez.

E folyamat bemutatása nem lehet teljes a hajózás hatékonyságát megsokszorozó modern hírközlés szerepének említése nélkül. Az 1860—1870-es évektől kiépített tenger alatti kábelrendszert egyesek egyenesen a gőzhajó megjelenéséhez kötik. Az óceánokat átszelő hatalmas hajóhad a legkülönbözőbb rakományokkal hónapokig úton volt, s a hírközlési rendszerrel lehetett igazán gazdaságosan kihasználni. 1866-ban fektették le az első mélytengeri kábeleket Anglia és az Egyesült Államok között. Hat év múlva London és Hongkong, illetve San Francisco is össze volt kapcsolva, 1874-től pedig Latin-Amerikát is elérte a hálózat, melynek hossza 1914-re 516 ezer km-t tett ki. A megrendelések és utasítások gyors továbbítása, a rugalmas irányítás a kikötők (majd a drót nélküli távíró feltalálása után a hajók) összekötése nélkül lehetetlen lett volna, s ez egyes becslések szerint a hajók kapacitásának kihasználását mintegy megkétszerezte.

---

* Bairoch, P.: Révolution industrielle et sous-développement. Paris, 1964. 176., 193.

Mindezek nyomán a gyorsan fejlődő hajózás a modern világgazdaság hatalmasra nőtt, kontinensek közötti áruszállítási igényeit ki tudta elégíteni. 1800-ban mintegy 4 millió tonna árut szállítottak hajókon, 1840-ben már 9 milliót, de 1873-ra ez a mennyiség 27 millió tonnára, a századfordulón pedig 63 millió tonnára ugrott. A világháborúig 20-25-szörösére növekedett tengeri szállítások költsége is rendkívül lecsökkent a végbement technikai fejlődés nyomán. 1860 és 1914 között, amikor a szállítási költségek zuhanása tulajdonképpen lejátszódik, a búza szállítási ára New Yorktól Londonig és a gyapot szállítási költsége Bombaytól az angol kikötőkig mintegy kétharmadával csökkent. A kivándorlás már bemutatott mérete sem bontakozhatott volna ki a személyszállítás tarifáinak zuhanása nélkül. 1825-ben Európából kb. 100 dollárért lehetett a legolcsóbban áthajózni Amerikába. Az 1880-as években már csak 20-30 dollárt kellett fizetni, sőt bizonyos hajókon fedélzeti utazással már 8 dollárért is át lehetett szelni az óceánt.*

A vízi szállítás valóságos forradalma azonban önmagában, a szárazföldi szállítás igényeinek kielégítése nélkül, még nem hozhatott megoldást.

Az ipari forradalom korának ugrásszerűen növekvő közlekedési-szállítási igényeit pedig nem lehetett a régi közlekedés tökéletesítésével megoldani. Szárazföldi tömegközlekedésre és szállításra alkalmas új eszközre volt szükség, amelyet a technika új vívmányai hamarosan rendelkezésre is bocsátottak. A kohászat fejlődése már 1800 körül lehetővé tette a vassínek gyártását, amelyet már sok helyen használtak. Ezek a sínek azonban még nem voltak eléggé erősek. A megfelelő eljárás kidolgozása nem váratott sokáig magára, hiszen 1816-ban már a nagy teherbírású síneket is feltalálták. 1820 körül az angol bányavidékeken már sok száz kilométer hosszúságú sínt használtak, főként a tömegáruk rövid távolságú szállítására. A bányákból a legközelebbi csatornáig vagy ló-, vagy kábelvontatással üzemeltették a „vasutat". Franciaországban a St. Etienne-i bányákat a Loire-ral összekötő 18 km-es vasutat 1828-ban nyitották meg. Az Egyesült Államokban az első, lóvontatású vasutat Baltimoretól Ohióig 1828 és 1830 között építették meg.

A vasút azonban még nem találkozott a gőzgéppel. A gőzgép vontatásra történő felhasználására már a 18. század utolsó évtizedeitől megindultak a kísérletek. Cugnot próbálkozása, majd Evans „kerekeken futó gőzgépe", amely Philadelphia utcáin is megjelent, Griffith, Gurney és Hancock erőfeszítései nyomán óránkénti 10 mérföldes sebességgel, 14 utas szállítására alkalmas gőzkocsi is kifutott az utakra. Trevithick gépe már 1803-ban 25 tonna terhet óránként 4 mérföldes sebességgel tudott szállítani. Az igazi áttörést azután George Stephenson 1814 és 1825 között tökéletesített gőzmozdonya hozta.

---

* Woodruff, W.: The Emergence of an International Economy 1700—1914. In: Cipolla, C. M. (ed.): The Fontana Economic History of Europe. IV/2. London, 1973. 696—697.

Igaz, 1825. szeptember 27-én a néhány bátor utassal megrakott szerelvényt még csak 4 és fél mérföldes sebességgel „repítette" ez a mozdony, de az 1829 októberében kipróbált „Rakéta" 13 tonnát már 16 mérföldes sebességgel tudott szállítani.*

1825-ben Angliában a Stockton—Darlington vonal megnyitásával új korszak nyílt a szállítás történetében: a vasútkorszak. Ez időtől fogva a vasút különleges jelentőségre tett szert, s a legkülönbözőbb vágyak és törekvések eszközévé vált. A hódító birodalmak expanziós terveikhez nélkülözhetetlennek tekintették a csapatok gyors, egész kontinensen történő mozgatására alkalmas vasutak kiépítését. Az olcsó nyersanyag- és élelmiszertömeg megvásárlása és elszállítása, az ipari tömegcikkek eljuttatása a legtávolabbi piacokra ugyancsak elképzelhetetlen volt már vasutak nélkül. De a vasút úgyszólván jelképpé is vált: a modern technika, a modern ipar, mi több, a haladás, a sebesség, a modern világ jelképévé is. A vasútépítés a hazafias vágy és a nemzeti törekvések megtestesülése lett. Minden valamire való reformer átfogó vasútépítési terveket melengetett és az ügy szószólójává lett. Cavour, Széchenyi vagy Kossuth a vasútban országaik felzárkózásának jelképét látta. Európa számos uralkodója pedig úgyszólván hatalmi státusszimbólumnak tekintette a vasutak építését. Így épült fel az elmaradott Dél-Olaszországban, mindössze öt évvel a világ első vasútvonalának megnyitása után, Nápoly és Portici között, majd két évvel később Milano és Monza között a várost a szomszédságban levő királyi palotával összekötő „játékvasút". Az elmaradott Oroszországban ugyanígy, Szentpétervár és Miklós cár Carszkoje Szeló-i nyári palotája között építették fel 1836-ban a birodalom első kis vasútvonalát.

A vasutak rendkívül gyorsan terjedtek. 1830-ban az Egyesült Államok, 1832-ben Franciaország, 1835-ben Németország és Belgium, 1836-ban Kanada, 1850-ben Mexikó, 1853-ban India, 1854-ben Egyiptom és Ausztrália építi fel első néhány száz kilométeres vasútjait.

1830-ban még csak 175 kilométer hosszúságú vasút működött a világon. Egy évtized múltán már kereken 8,8 ezer kilométer. Az igazi építkezés azonban csak ezt követően lendült neki.

Európa minden országában nagyarányú vasútépítkezések indultak a 19. század második felében. Még a legelmaradottabb kelet- és dél-európai országok is hamarosan viszonylag sűrű vasúthálózattal rendelkeztek, mert a gazdag nagyhatalmak saját politikai, katonai és gazdasági érdeküknek tekintették az egységes európai vasúthálózat kiépítését. Így azután a legfejlettebb nyugat-európai országok mellett az európai periféria is meglepő eredményeket mutathatott fel a vasútépítésben. Míg 1840-ben a fejlett Nyugat-Európa országaiban kereken 3,7 ezer km hosszúságú vasútvonal működött, 1860-ra már 38 ezer, 1880-ra több mint 90 ezer, 1900-ra 131 ezer és 1914-re 147 ezer km. Az európai periféria lassabban lendült neki, s 1860-ig mindössze 8,4 ezer km vasutat épített. A századfordulóra azonban 128 ezer km-rel már majdnem elérte, 1914-re pedig 162 ezer km vasútvonallal, abszolút hosszúságban számolva, le is hagyta Nyugat-Európa legfejlettebb országait. Az európai vasutak az ugrásszerű növekedéssel ezekben az évtizedekben végül is minden országot minden más országgal és a tengeri kikötőkkel is összekapcsoltak. Létrejött az egységes, integrált európai vasútrendszer.

---

* Girard, L.: Transport. In: Postan—Coleman—Mathias (ed.) 1965. 226—227.

*Az európai vasutak fejlődése**

Év	Km	1850=100
1830	165	0,7
1840	2 930	12,5
1850	23 500	100,0
1870	104 900	446,4
1890	225 300	958,7
1900	292 400	1244,2
1910	362 700	1543,4

A nagy vasútépítési korszak végén, az első világháború előtti években sűrű vasútrendszer hálózta be Európát. Angliában és a kontinens többi nyugati országában 1-1 km vasúti pályára mindössze 10,1 km^2 terület jutott, de nem egy kevésbé fejlett ország (mint pl. Olaszország és Magyarország is) megközelítette ezt a színvonalat. Egészében az elmaradottabb európai régiókban is mintegy 27 km^2 terület jutott 1 km vasútra. Ami a vasutak és a lakosság arányát illeti, Nyugat-Európában 100 000 lakosra átlagosan 90, az európai perifériákon pedig 59 km vasút jutott.** A hagyományos szállítás régi eszközeit a vasút — miként a gőzhajó — sem tudta azonnal kiszorítani. Az Angliára vonatkozó vizsgálatok egyenesen a lóvontatás új felvirágzását bizonyítják a vasútkorszak beköszönte után. Ez azonban a tengelyen történő szállítás új szerepkörének kialakulásával járt együtt. A lóvontatású kocsik ugyanis már elsősorban nem önálló szállítási feladatot látnak el, hanem a vasút kiszolgálóivá válnak. Közeli távolságról hordják az árut a vasutakhoz. Ebben a funkcióban a lóvontatás egészen a gépkocsiszállítás elterjedéséig, vagyis még évtizedeken át élhette másodvirágzását.

---

* Vojtinsky, W. A.: Die Welt in Zahlen. 5. köt. Berlin, 1927. 34—35.

** Berend—Ránki, 1979. 100.

A vasutak sűrű hálózata tehát gyökeresen új feltételeket teremtett, integrálta a belső piacokat, s Európa egészét összekapcsolta.

A vasútláz azonban egyáltalán nem állt meg az európai határoknál. Az Egyesült Államokban, 1844-ig úgyszólván kizárólag Angliából importált sínekkel és angol tőkebefektetések nyomán, az angolhoz hasonló lendületű vasútépítkezés bontakozott ki. 1830-ban 51 km hosszúságú vaspályával vette kezdetét az építkezés, de a pályahossz 1840-re már 4,5 ezer km fölé emelkedett és ez a világ vasútjainak több mint felét tette ki.

Kanadában Quebectől a St. Claire folyóig és Portlandig épült a nagy vonal. Észak-Amerikát hatalmas transzkontinentális vasutak szelték át, s szilárd vaskapocsként fogták egységbe a végtelen területeket.

Hasonló transzkontinentális vonalak épültek az Orosz Birodalomban is. Az 1880-as években a transzkászpi vonal az indiai határig vezetett. 1891-ben kezdték el a transzszibériai vonal építését, amely 1903-ra érte el végcélját.

A vasút fokozatosan minden kontinensre benyomult. Az 1850-es években egymást követően készülnek a mexikói, chilei, perui, brazil és argentin vonalak. Az 1857-ben megnyitott első 10 km-es argentin vonalat hamarosan kiterjedt építkezések követték. Átszelték a pampákat, s Chiléig, Bolíviáig és Paraguayig a szomszédos országokat is összekapcsolták. 1881-ben 2,6 ezer, 1912-ben viszont már 32,6 ezer km hosszú vaspálya hálózta be Argentínát, s több mint 23 ezer km vasút épült Brazíliában. 1860-ban még ezer km vasút sem üzemelt Latin-Amerikában, a századfordulón azonban már 55 ezer km hosszúságú vonalakon futottak a szerelvények, s a világ vasúthálózatának több mint 7%-a Latin-Amerikában volt.

Az afrikai kontinensen az 1854-es első egyiptomi vasútvonaltól fokozatosan a kontinens déli csücskéig terjedt a gyarmatosító politika által ösztönzött vasútépítés. A századfordulón működő 3,5 ezer km-es vasúthálózat mintegy fele Dél-Afrikában és Rhodésiában épült. Afrika vasúthálózata azonban még a világháború idején is rendkívül szerény volt, s a világ vasútvonalainak mindössze 4%-át képviselte.

Az ázsiai kontinens kiterjedtebb építkezései Indiában 1853-tól indultak. A következő évtizedben Indonézia, az 1870-es években Japán és Burma, az 1880-as évek elejétől Kína követte a sort. 1880-ban mintegy 16 ezer, 1900-ban 56 ezer km vasút működött, s a vonalak hossza a háborúig közel megkétszereződött. Ennek eredményeként a világ vasúthálózatának közel 10%-a Ázsiában üzemelt. 1854-től Ausztráliában, 1863-tól pedig Új-Zélandban is volt már vasút.

*A világ vasúthálózatának megoszlása a kontinensek között**

Földrész	1840	1860	1880	1900	1920
Európa+	46,7	47,7	42,7	34,3	30,3
Észak-Amerika	51,5	49,5	45,2	45,4	43,3
Latin-Amerika	1,8	0,8	3,2	7,4	9,3
Ázsia	—	1,3	5,0	7,5	9,2
Afrika	—	0,4	1,8	2,2	4,0
Ausztrália	—	0,3	2,1	3,2	3,9
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

+ az Orosz Birodalommal együtt.

A modern hajózás és vasúthálózat kiépülésének felmérhetetlen jelentősége volt a 19. századi világgazdaságban. Az országok és kontinensek összekapcsolása, az emberek és áruk egyre nagyobb tömegének szállítása tette igazán egyetemessé és nemzetközivé a világgazdaságot. A modern tömegközlekedés ugyanakkor nemcsak a fejlődő világgazdaság igényeinek kiszolgálója volt, hanem maga is új igényeket szült és nagyban hozzájárult a világpiac kibővüléséhez.

A vasútrendszer azáltal is elősegítette a világgazdaság nemzetközivé válását, hogy megkönnyítette a termelési tényezők korábban alig létező szabad és tömeges áramlását. Sajátos módon a vasútépítkezés már részben önmagában is a termelési tényezők áramlásának eredménye volt: a legfejlettebb országok tőkebefektetése és áruszállításai, szakembereinek közreműködése nélkül aligha épülhettek volna vasutak. Amikor viszont kiépültek, maguk is elősegítették a tőke, a munkaerő és az áruk mind nagyobb tömegének áramlását.

A tőkeexport

A 19. század folyamán bontakozik ki — nem utolsósorban a vasútépítkezésekkel is kapcsolatban — a világgazdaság nemzetközivé válásában döntő szerepet játszó tőkeexport. Külföldi hitelezés és tőkebefektetés természetesen korábban is létezett már, leginkább egyes uralkodóházaknak folyósított kölcsönök, s még inkább a kereskedelmi tevékenységgel kapcsolatos rövid lejáratú hitelezés formájában. A modern, tömeges és rendszeres tőkekihelyezéshez azonban nagyarányú többlettőkék felhalmozódására, kiterjedt nemzetközi gazdasági kapcsolatokra és megfelelő intézményes feltételekre volt szükség. Az ipari forradalom révén különlegesen gyors fejlődésnek induló nyugat-európai országok egy csoportjában hamarosan valóban érlelődtek a tőkekivitel feltételei. A nagyobb profitszerzés lehetősége, a megfelelő nyersanyagforrások kiaknázási, és a közlekedési kapcsolatok kiépítési törekvése, összefonódó gazdasági és politikai-katonai célkitűzések mind szerepet játszottak ebben. A. Cairncross adatai szerint* — és ez nyilvánvalóan különös súllyal esett latba — a 20. század első éveiben például a nagy londoni hitelüzletek átlagos belföldi kamatlába 3,18% volt. A gyarmatokra történő hitelakció esetén már valamelyest nagyobb, 3,33%-os kamatokat alkalmaztak, míg a külföldi hitelakciók kamatlába átlagosan 5,39%-ot tett ki. A külföldi hitelezések haszna tehát összehasonlíthatatlanul magasabb volt.

---

* Woodruff, 1982. 253.

A tőkeexportból származó nyereség olyan jelentős lett, hogy a 19. század második felében az abból eredő évi tőkebevétel és az átlagos évi új tőkekihelyezések összege nagyjából azonos volt. A tőkeexport hatalmas nyereségei tehát már nem is kívántak új befektetést.**

A nyugat-európai országok egy csoportjának gazdasági előretörése, iparosodása ugyanakkor az európai, illetve a világgazdaság perifériáján elhelyezkedő országok tőkeigényét is megnövelte. A megnyíló hatalmas piacok kiaknázásához a termelés, főként a mezőgazdaság és bányászat olyan korszerűsítésére volt szükség, amelyhez a szűkös belső tőkeforrások nem voltak elegendők. A magasan fejlett országok tőkeexportja 1815 után indult meg. Egy évtized múltán Anglia kereken 500, Hollandia 300, Franciaország pedig 100 millió dollárt fektetett be külföldön. 1840-ben ugyanezen három ország külföldi tőkebefektetései elérték az 1,2 milliárd dollárt. A külföldi hitelek összege a század közepén 2, 1870-ben pedig mintegy 6 milliárd dollárt tett ki. Ha ez ideig lényegében csak a már említett három nyugat-európai ország exportált tőkét, a hetvenes évektől bekapcsolódik Németország és kisebb mértékben az Egyesült Államok és néhány más kisebb nyugat-európai ország is. Ezek az évtizedek válnak azután a tőkekivitel igazi színterévé. 1870 és 1900 között a kihelyezett tőkék összege négyszeresére, majd a 20. század elején, nem egészen másfél évtized alatt újra kétszeresére ugrott.

A gyorsan növekvő tőkekivitel több mint felét egészen az 1870-es évekig Anglia exportálta. Az ipari forradalom úttörő országának tőkekiviteli dominanciája az első világháborúig úgyszólván töretlen volt. Az 1914-ig befektetett tőkék 43%-a Nagy-Britanniából származott, s a mögötte második helyet elfoglaló Franciaország részesedése már csak 20%-ot tett ki.

---

* Cairncross, A.: Home and Foreign Investment 1870—1913 London, 1955.

** Ashworth, 1952. 171.

*A tőkekivitel összege**

Év	Millió dollár	1870 = 100
1825	900	15
1840	1 200	20
1850	2 000	33
1870	6 000	100
1900	24 000	400
1913	46 000	767

*A tőkekivitel megoszlása országok szerint 1914-ben***

Exportáló ország	Befektetett összes tőke millió dollárban	Az összes %-ában
Nagy-Britannia	19 500	43
Franciaország	9 000	20
Németország	5 800	13
Egyesült Államok	3 500	7
Belgium, Hollandia, Svájc	5 500	12
Egyéb országok	2 200	5
Összesen	45 500	100

Az egyre növekvő tőkekivitel, melynek a világháború előtt háromnegyed részét Anglia, Franciaország és Németország folyósította, igen nagy mértékben Európán belüli tőkebefektetést, főként az elmaradottabb európai perifériákra irányuló tőkeexportot jelentett. Eleinte, az 1830—1850-es évek folyamán ez olyan szélsőséges formában valósult meg, hogy a domináns angol tőkekihelyezések felét-kétharmadát Európában invesztálták. Igaz, az angol tőkeexport a század második felétől gyökeresen új irányt vett, s egyre nagyobb hányadban fordult a birodalom felé, a francia tőkekivitel több mint 70%-a, a német tőkeexportnak pedig fele a századfordulón is Európában talált elhelyezést.

---

* Kuznets, S.: Modern Economic Growth. New Haven—London, 1966. 324.; Woodruff, 1982. 150. A korai időszakra vonatkozó adatok becslés jellegűek, s a különböző számítások nemegyszer eltérő eredményre vezettek. Még az 1870-es évre vonatkozóan is eltérő adatok állnak rendelkezésre, sőt Kuznets 6 milliárd dolláros tőkekiviteli összegével szemben Woodruff közel 8 milliárdot mutat ki. C. Platt pedig az 1850—1890 közötti időszakra vonatkozóan mintegy egyharmaddal alacsonyabb tőkekivitelről beszél. (Platt, D. C. M.: Overseas Investment. Economic History Review, 1980. February.)

** Woodruff, In: Cipolla, (ed.), 1973. 707. Az egyéb országok között szerepel Svédország, Olaszország, Oroszország, Portugália és az Osztrák—Magyar Monarchia is.

Európa részesedése a külföldi tőkebefektetésekből azonban fokozatosan csökkent, s ezzel párhuzamosan nőtt az észak- és latin-amerikai, ázsiai és afrikai tőkekihelyezések összege. Az első világháború kirobbanása előtt az exportált tőke kontinensek, illetve főbb adós országok közötti megoszlása a következő képet mutatta:

*A tőkekivitel elhelyezése**

A befektetett tőke helynevei	Befektetett összes tőke millió dollárban		Az összes %-ában
Európa	12 000		26
Észak-Amerika	11 100		
Egyesült Államok		7 100	
Kanada		3 850	24
Latin-Amerika	8 900		
Mexikó		2 200	20
Argentína		2 950	
Brazília		2 200	
Óceánia	2 300		
Ausztrália		1 800	5
Új-Zéland		300	
Ázsia	7 100		
Törökország		1 200	
India és Ceylon		1 850	16
Holland Kelet-India		750	
Kína		1 600	
Japán		300	
Afrika	4 050		
Egyiptom		200	
Brit Nyugat-Afrika		1 650	
Dél-Afrika		250	9
Francia Afrika		300	
Belga Kongó		300	
A világ összesen	45 450		100

---

* Kenwood, A. G.—Lougheed, A. L.: The Growth of the International Economy, 1820—1960. London—Sydney, 1971. 43.; Woodruff, 1982. 154.

A korszakban külföldön befektetett tőkék felét tehát Európában és Észak-Amerikában helyezték el, míg Ázsia és Afrika kontinenseire együttesen is a kivitt tőkék egynegyede jutott csupán.

A három vezető tőkeexportáló ország tőkekiviteli érdekeltségei a befektetések földrajzi megoszlása szempontjából nagy eltéréseket mutattak. Míg Anglia 1830-ban összes tőkekivitelének 64%-át európai országoknak folyósította, 1914-ben ez az arány már mindössze 5% volt csupán. Ugyanakkor a brit birodalom szívta fel a kivitt angol tőkék eleinte 4, majd 46%-át. A francia tőkekivitel 93%-a irányult Európába 1850-ben, s még 1914-ben is 56% az európai részesedés. Érdemes felhívni a figyelmet a meglepő tényre: 1914-ben a francia hitelek és tőkék 27%-a irányult Oroszországba, míg a francia gyarmatok a kivitt tőke mindössze 10%-ával részesedtek.*

A három hitelező nagyhatalom külföldi befektetéseinek földrajzi megoszlása 1914-ben:

*A tőkeelhelyezés és a hitelező országok***

A tőkeelhelyezés helyszíne	A hitelező ország					
	Anglia millió dollár	%	Franciaország millió dollár	%	Németország millió dollár	%
Európa	1 050	5,4	4 700	51,9	2 550	44,0
Észak-Amerika	7 050	36,2	500	5,5	1 150	19,8
(USA)	(4 250)		(400)		(950)	
(Kanada)	(2 800)		(100)		(200)	
Latin-Amerika	3 700	18,9	1 600	17,7	900	15,5
(Mexikó)	(500)		(400)		—	
(Argentína)	(1 550)		(400)		(200)	
(Brazília)	(700)		(700)		(500)	
Óceánia	1 700	8,7	100	1,1	—	
Ázsia	3 550	18,2	1 250	13,8	700	12,1
(Törökország)	(100)		(650)		(450)	
(India és Ceylon)	(1 850)		—		—	
(Kína)	(600)		(150)		(250)	
Afrika	2 450	12,6	900	19,0	500	8,6
Összesen	19 500	100,0	9 050	100,0	5 800	100,0

---

* Woodruff, 1982. 154.

** Feis, H.: Europe, the World's Banker 1870—1914. New York, 1965. 23, 51, 74.

Bő sugárban ömlött tehát a tőke a viszonylag elmaradottabb európai régiókba, a fehértelepes-gyarmatokra, de a 19—20. század fordulója körül már Latin-Amerika, Ázsia és Afrika, részben gyarmati országai is részesedtek a gyorsan növekvő nyugat-európai tőkeexportból. A tőkekivitel leggyakoribb formái a hosszú lejáratú állam- és bankkölcsönök, a rövid lejáratú, gyakran a kereskedelmi forgalommal kapcsolatos hitelek, és végül a működőtőke-befektetések (gyáralapítások) voltak. Ezek közül hosszú ideig a kereskedelmi tevékenységgel kapcsolatos hitelezés dominált. Az 1914-ig külföldön befektetett tőke kétharmadát a századforduló előtt exportálták és ennek zöme a piacok bővítését célozta. A befektetések különlegesen nagy hányadát fordították — a tőkeexportáló országok nyersanyagellátásának és politikai céljainak figyelembevételével a vasutak kiépítésére és államkölcsönök folyósítására. A világ tőkepiacán domináló angol kihelyezések 40%-át költötték vasútépítésre, további 12%-át a kitermelő ágazatok, a bányászat és az ültetvényes mezőgazdaság fejlesztésére. Az exportált tőke meghökkentően kicsiny hányadát, az angol esetben mindössze 4%-át tette ki az ipari működő tőke.* Nem nagy eltérést mutatott a francia tőkeexport szerkezete sem. A kivitt tőke 50%-a állami és közületi kölcsönök formáját öltötte (ennek nem kis részét vasútépítésbe fektették). További 15%-ot közvetlenül vasútépítésekre fordítottak, míg a bányászatba és a feldolgozóiparba fektetett tőke az összes kihelyezések kevesebb mint 10%-át tette ki.** A német tőkeexport megoszlása ugyanezt a képet mutatta.

A tőkekivitel hatása és szerepe a tőkét importáló országokban jelentősen különbözött. A működőtőke befektetései, bányák nyitása és egyes feldolgozó vállalatok alapítása, különösen az egyáltalán nem iparosodott európai országok (pl. Románia és Szerbia), valamint a gyarmatok esetében a fejlett-terjeszkedő nagyhatalmak biztos gazdasági uralmi pozícióit alapozták meg, miközben úgyszólván hermetikusan elzárt szigetet képeztek a tőkeimportáló országok gazdaságában, kevés vagy semmi továbbgyűrűző hatást nem gyakorolva az illető országok belső gazdasági folyamataira. Ez egyaránt érvényes volt a romániai olajkitermelésre, a szerbiai rézbányászatra, vagy Kongó bányakincseinek kitermelésére.

A külföldi tőketevékenység legnagyobb hányada mégis jellegzetesen kettős következményekkel járt. Egyrészt az elmaradottabb országok erőteljesebb kiszolgáltatottságára, az expanzív nagyhatalmak növekvő uralmára, biztos gazdasági pozíciók kiépítésére vezetett, másrészt viszont hozzájárult az elmaradottabb országok belső erőből megoldhatatlan közlekedési, mezőgazdasági, bányászati és szerény mértékben ipari fejlődéséhez is. Hogy egyes régiókban és országokban azután melyik hatás volt a döntő, az számos külső és belső tényező találkozásától függött. Ezek nyomán vagy a külföldi tőke hódító-kizsaroló szerepe érvényesült erőteljesebben, s a saját ellenőrzésük alatt tartott fejlett kitermelő enklávék határain túl a tőkeexport úgyszólván semmiféle továbbgyűrűző hatást nem gyakorolt, más országokban viszont a sajátos „első lökést" adta az önálló gazdasági fejlődés felgyorsuló folyamatainak, amikor a külföldi befektetéssel felerősített gazdaságban egyre jobban bontakozott ki a belső tőkefelhalmozás és egyre szélesebb gyűrűben terjedt tovább gazdasági multiplikátor hatása.

---

* Hall, A. R.: The Export of Capital from Britain. London, 1968. 2.

** Cameron R.: France and the Economic Development of Europe, 1800—1914. Princeton, 1961. 294.

A meghatározó tényezők között szerepet játszott az egyes országok társadalmi szerkezete, a hazai vállalkozói réteg hiánya vagy kibontakozása, a lakosság általános iskolázottsága és szakképzettségi szintje, de nem utolsósorban az egyes országok stratégiai jelentősége, mérete, katonai ereje is.

A tőkekivitel hatása tehát a befogadó országok adottságai és lehetőségei szerint nagy eltéréseket mutatott. Egyértelmű és vitathatatlan következmény azonban a 19. századi világgazdaság erőteljesen nemzetközivé válása. A legtávolabbi kontinensek is bekapcsolódtak a világközlekedés vérkeringésébe, s a külföldi hitelek vagy befektetések útján valamilyen formában részesei lettek az ipari forradalmi átalakulás folyamatának; ha másként nem, a hagyományos termelési szerkezet keretei között növelték nyersanyag-kitermelésüket vagy agrártermelésüket.

A világkereskedelem kibővülése és átalakulása

A tömegszállítás nemzetközi hálózatának kiépülése és a hatalmas méretű tőkeexport talán legközvetlenebb hatásaként az árutömeg nemzetközi áramlása minden korábbi elképzelést túlszárnyaló méreteket öltött. A gyorsan fejlődő ipari központok egyre hatalmasabb mennyiségben vásárolták a nyersanyagot és a városokba tömörülő, ipari foglalkozást űző lakosság ellátásához szükséges élelmiszert, ugyanakkor egyre több iparcikket szállítottak a nem iparosodott országokba.

A 19. századi világkereskedelem legfőbb szereplője az ipari forradalom úttörője, Nagy-Britannia volt. A gyorsan iparosodó és városiasodó szigetország egyre kevésbé tudta ellátni magát, s egyre nagyobb mennyiségeket vásárolt külországokban. Az angol import értéke 1800 és 1850 között 118 millió dollárról 485 millióra, majd 1913-ra 3,8 milliárd dollárra ugrott, vagyis a század első felében megnégyszereződött, majd a világháborúig újabb nyolcszorosára, összesen kereken 32-szeresére ugrott. A hihetetlen méretű növekedés egyik legfőbb oka az ugrásszerűen fejlődő textilipar nyersanyag-ellátási igénye volt.

1800-ban az angol import legfőbb tétele a cukor, ami mögött második helyen a dohány behozatala állt. 1800 és 1830 között a legfőbb behozatali tétellé, az összes import közel egyötödére rúgva, a nyersgyapot vált. A brit textilipar által felhasznált gyapot mennyisége ezekben az évtizedekben közel ötszörösére nőtt. Ezt követte a cukor (az összes import 15%-a) és a gabona (9%). Figyelmet érdemel, hogy a behozatalban milyen nagy helyet foglaltak el ekkor még a tömegfogyasztás luxuscikkei. A tea-, kávé- és borbehozatal az összes import 14%-át tette ki.

A 19. század második, de különösen harmadik harmadától újabb s még radikálisabb változások tanúi lehetünk. Míg a 18. század folyamán Anglia minden fontos ipari nyersanyagot illetően önellátó volt, 1913-ra már csupán szénszükségletét tudta saját termelésből kielégíteni. Gyapotból, gumiból, olajból a szükségletét teljesen behozatalból kellett fedeznie, de ez volt fa- és gyapjúfogyasztása legnagyobb hányadának is forrása, sőt vasércfogyasztását is növekvő mértékben importból elégítette ki.

Az ország gyorsan növekvő és az iparba, városokba áramló lakosságát az angol mezőgazdaság az 1860-as évekig el tudta látni a szükséges élelmiszerekkel. Ezután az alapvető élelmiszerek behozatala gyorsan nőtt. A 19. század végére Anglia búzaszükségletének négyötödét s — a század utolsó negyedében rohamosan hanyatló húsönellátás következtében — hússzükségletének kétötödét importból fedezte. 1913-ban az angol behozatal 11%-át tette ki a búza, 7%-át a hús, 4%-át a vaj. A cukorral és teával együtt e főbb élelmiszerek a behozatal 27%-át képviselték. A gyapot (9%), a gyapjú (4%) és a fa (4%) képviselték ugyanakkor az import legfőbb ipari nyersanyagtételeit.

Az angol külkereskedelem lassú, az 1770-es évekig évi átlagban 1% körüli, s a század utolsó harmadában is csak alig 2% feletti növekedése 1800 után, a század utolsó harmadáig közel évi 5%-ot tett ki. Az import olyan hatalmasra nőtt, hogy a 18. század végi 21%-kal szemben az 1880-as évek első felében értéke elérte a brit nemzeti jövedelem 36%-át.*

Nyugat-Európa más gyorsan iparosodó országai esetében az import növekedése ugyan rendkívül jelentős volt, de korántsem következett be az Anglia esetében megfigyelhető egyoldalú ipari specializálódás. Franciaország és Németország például élelmiszerekből legnagyobbrészt mindvégig önellátó maradt, hiszen, Angliától eltérően, nem szorította vissza mezőgazdaságát. A francia behozatal 1830 és 1913 között hétszeresére, a német behozatal 1800 és 1913 között négyszeresére ugrik. A francia behozatal legfőbb tételeit az egész időszakban a textilipari nyersanyagok tették ki. 1830-ban a pamut, gyapjú és selyem a behozatal egyötödét, 1913-ban ugyanezen három tétel úgyszólván változatlanul 19%-át képviselte. Az utóbbi időpontban azonban már jelentős a szén és koksz (7%), a gép (4%), valamint a gabona és liszt (7%) importja is. A német behozatal legnagyobb tétele 1880-ban a gyapjú és gyapot (17%), s ha csökkenő mértékben, de 1913-ban is ez a legfőbb importtétel (10%). Az élelmiszerek (gabona, szarvasmarha, takarmányok) részesedése ugyanakkor 1880 és 1913 között — ellentétben az angol külkereskedelem tendenciájával — 21%-ról 8%-ra csökkent.

---

* Deane, Ph.—Cole, W. A.: British Economic Growth 1688—1959. Cambridge, 1967. 309—311.

A kisebb, fejlett nyugat-európai országok behozatala a francia—német import skáláján mozgott. Hollandia legfőbb importtétele 1913-ban az összes behozatal 17%-át kitevő gabona és liszt volt, Belgium esetében ez az arány jóval kisebb, de Svájc behozatalának 12%-át teszi ki. Hollandia importjának $^1/_3$-át, a svájci bevitel 30%-át különféle fűtő- és nyersanyagok alkották.

Bár az egyes országok önellátó képessége eltért, s az angol specializáció szélsőségét egyetlen kontinentális ország sem érte el, a nyugat-európai élelmiszerimport így is különlegesen növekedett. Az egy főre jutó — változatlan, 1913. évi árakon számított — nyugat-európai élelmiszer-behozatal 1870-ben évi 6 dollár értéket tett ki, 1900-ban már meghaladta a 12, 1913-ban pedig megközelítette a 14 dollárt.*

A világkereskedelem legfőbb árucikkei változatlanul az élelmiszerek és nyersanyagok maradtak. Nyugat-Európa gyors iparosodása ezen mit sem változtatott. S. Kuznets számításai szerint 1876—1880 között a világkereskedelem 64%-át ezek a cikkek tették ki, s az első világháború előtt arányuk lényegében változatlanul 63% volt.

A változatlan összetételű, de ugrásszerűen növekvő áruszállítások valóságos központja Anglia és a maroknyi nyugat-európai ország. Ez a néhány ország szívta fel a világ összes kontinensén termelt és a világpiacon értékesített élelmiszer és nyersanyag 69%-át az 1870-es évek második felében. 1913-ban e néhány ország — ugyancsak alig csökkenő mértékben — a világimport 63%-át vette át.**

A világgazdaságra már a 16—17. század óta jellemző munkamegosztás a 19. század különlegesen gyors külkereskedelmi fejlődése nyomán még jellegzetesebbé és erőteljesebbé vált. Az ipari forradalom nyomán elsőként és gyorsan iparosodó Nyugat-Európa a gyorsvonati sebességgel növekvő nyersanyag- és élelmiszer-behozatalért elsősorban iparának termékeivel fizetett. A legfőbb nyugati exportcikk a textiláru lett. E mellé azonban felsorakozott a gépek, nem utolsósorban a gőzgép, hajók, vasúti anyagok, járművek és vegyi anyagok kivitele is. Nagy-Britannia exportja 1800 és 1913 között 185 millióról

---

* Vö. Kindleberger, C. P.: Foreign Trade and the National Economy. New Haven—London, 1962.

** Kuznets, S.: Quantitative Aspects of the Economic Growth of Nations. Level and Structure of Foreign Trade. Longterm Trends. Economic Development and Cultural Change. 15/2. 1967. 33.; Yates, P. L.: Forty Years of Foreign Trade. London, 1959. 47.

2,6 milliárd dollár értékre, 16-szorosára ugrott. Az 1830-as évekre az angol ipar által termelt gyapjúszövet és gyapjúáru külföldi eladása négyszeresen is meghaladta a belföldi értékesítés értékét. A világ pamutáru-ellátásában vezető szerepet játszó Anglia kivitelének a 19. század folyamán 30-40%-át mindvégig a pamutipar termékei tették ki, s ez az arány még 1913-ban is 20% volt. Az angol textilipar egyik legnagyobb piaca India lett, mely 1815 körül a brit textilexport 0,5%-át, 1913-ban viszont 40-45%-át vette át. 1910—1913 között a világ textilexportjának még mindig több mint a felét Anglia szállította. Ez időben az angol textiláru-termelés $^4/_5$-e exportcélokat szolgált.

Az angol kivitelben, különösen a század közepétől, ugyancsak fontos szerepet játszottak a vas, szén, valamint a gépipar termékei. Az angol vas- és acélkivitel például az 1850-et követő negyedszázad folyamán, különösen a vasúti megrendelések nyomán, megötszöröződött. 1913-ban, amikor az összes angol kivitelnek még több mint egynegyedét pamut- és gyapjúáruk tették ki, az exportból ugyancsak 25%-kal a vas- és acéláruk, gépek, vegyi anyagok és a szén részesedett.

A francia kivitel közel felét 1830-ban textiláruk, főként kiváló minőségű luxustextíliák képviselték. (A kivitel legnagyobb egyedi tétele, az összes export $^1/_4$-e selyemszövet volt.) 1913-ban az export közel egynegyede változatlanul finom textiláruk ból állt.

A német kivitelben, mely főként a század közepétől lendült fel, 1880-ban még ugyancsak a textilipari termékek álltak az élen (az export 24%-ával), de 1913-ban szerepük már 7%-ra csökkent, míg a legnagyobb exportcikké a vas, acél és acéláruk váltak (13%), melyek mellett a gépexport is különleges jelentőséget nyert (7%).

Az iparcikkek meghatározó szerepe jellemezte a kisebb nyugat-európai országok kivitelét is. A holland export egynegyedét, a belga kivitel egyötödét, míg Svájc külföldi szállításainak közel felét textiláruk, valamint vas- és gépipari termékek tették ki 1913-ban. A fejlett európai ipari országok kivitele legnagyobb részben a szomszédos, illetve más európai országokba irányult. Franciaország legfőbb vevői Anglia, Németország és Belgium, maguk is fejlett ipari országok. Németország exportjának 1913-ban is 71, Belgium exportjának 84%-át európai országok veszik át. Az ipar fejlődése ugyanis egyben növekvő ipari felvevőpiacot is teremt, amely az iparon belüli munkamegosztás nyomán az ipari exportnak éppen az iparosodott országokban biztosítja a legnagyobb piacot.

Az ipari késztermékek és nyersanyagok, illetve élelmiszerek cseréje a nyugat-európai hatalmak által uralt világpiacon általában az ipari exportáló országoknak kedvezett. Különösen 1870—1913 között figyelhető meg az iparcikkek, valamint a nyersanyag-, illetve élelmiszerárak közötti olló szétnyílása az iparcikkek javára. A gépek világpiaci ára például 1900-ban átlagosan 16%-kal magasabb volt, mint 1872-ben, 1913-ig pedig újabb 31%-os áremelkedés játszódott le. Ugyanakkor azonban a gabonaárak, melyek a 19. század harmadik negyedében emelkedtek, az 1870-es évek közepétől zuhanásszerűen csökkentek. A búza ára az 1850—1860-as évek közepe közötti szinthez képest az 1880—1890-es évek közepéig $^1/_3$-dal, a rozsé $^1/_4$-del esett. Hasonló tendenciát mutattak a nyersanyagok ármozgásai is: a fa világpiaci ára például 1872 és 1913 között $^1/_6$-dal, a szén és koksz ára ugyancsak $^1/_6$-dal esett. A nyersanyagárak összességében, átlagosan is $^1/_3$-dal csökkentek.

Ugyanakkor nem kerülheti el figyelmünket, hogy a fejlett ipari országok és a nyersanyag-, illetve élelmiszer-termelő országok közötti áruforgalomban egyáltalán nem feltétlenül és automatikusan érvényesültek kedvezőbb cserearányok az ipari országok javára. Egyrészt figyelembe kell vennünk, hogy az egyes agrárországok milyen termékekkel jelentek meg a piacon. Míg a gabonaárak ugyanis drámai csökkenést mutattak, addig az állati termékek árai az egész időszakban emelkedtek. Ha egy mezőgazdasági ország tehát képes volt termelését és kivitelét átalakítva, mondjuk a korábbi gabonaexportról az állati termékek kivitelére berendezkedni (ez volt jellemző például Dániára), akkor nem szenvedett a cserearányok romlásából eredő károktól, sőt képes volt cserearány-nyereségre szert tenni. De az ipari exportáló országok esetében sem érvényesült valamiféle automatikus előny. Anglia az 1860 és 1914 közötti bő fél évszázadban mintegy 20%-os cserearány-javulást ért el, vagyis 1914-ben ugyanannyi értékű exportért egyötöddel több árut vásárolhatott a világpiacon, mint 1860-ban. Belgium külkereskedelmi árai hasonló tendenciát mutattak. Ugyanakkor azonban Franciaország és Németország számára az első világháború előtti évtizedek kedvezőtlen áralakulást mutattak. 1880 és 1913 között Németország mintegy 20%-os cserearányromlást szenvedett el. (A német exportban számottevő vegyi termékek ára 1900-ban az 1872. évi árak mindössze 25%-át érte el, 1913-ban pedig az 1900-as árszintnek is csupán 45%-át. Ugyanakkor Svédország — melynek kivitelében az élelmiszerek és nyersanyagok játszották a fő szerepet — cserearányai 50%-kal javultak. Az Osztrák—Magyar Monarchia vámvédelmét élvező mezőgazdasági kiviteli árak Magyarország esetében cserearány-javulást hoztak, míg az Ibériai-félsziget országainak cserearánya — az erős spanyol protekcionizmus ellenére is — romlott. Norvégia cserearányai a szállítási tarifák drasztikus csökkenése következtében, romlottak. A legkevésbé sem beszélhetünk tehát valamiféle uniformizált folyamatról, amelyben az ipari országok egyformán kedvező, a mezőgazdasági és nyersanyagszállító országok pedig kedvezőtlen helyzetben lettek volna.*

---

* Vö. Mitchell, B. R.—Deane, Ph. — Jones, A. G.: Abstract of British Historical Statistics. Cambridge, 1952. 331—332.; Lewis, W. A.: Growth and Fluctuation 1870—1913. London, 1978. 278—281.; Kindleberger, C. P.: The Terms of Trade. A European Case Study. Cambridge—New York, 1956.; Pedersen, J.—Pedersen, O.: An Analysis of Price Behaviour. Koppenhága, 1938.

A hatalmas nyugat-európai piacok valóságos szívó hatást gyakoroltak tehát az iparilag még elmaradottabb területek gazdaságára. A lehetőségek kihasználására eleinte leginkább az európai agrár- és nyersanyag-kitermelő országok előtt nyílt lehetőség. A földrajzi közelség, a jó és gyors szállítási lehetőségek, a kontinens iparosodott országaival fennálló, már hagyományos kapcsolatok, valamint az európai perifériák kedvezőbb, gyorsabb reagálást lehetővé tevő belső társadalmi-politikai feltételei, s nem utolsósorban Európa kulturális-vallási hagyományainak közössége természetessé tette, hogy az ugrásszerűen növekvő világkereskedelem legfőbb tényezője a fejlett-iparosodott Nyugat-Európa és az elmaradottabb, agrár-nyersanyagtermelő dél-, kelet- és észak-európai régiók egymás közötti kereskedelme volt.

Az 1860-as évektől — amikor az elmaradottabb régiók országaiban végrehajtott modernizáló reformok, az exportágazatok kifejlődése és a vasutak az európai perifériák szállítóképességét ugrásszerűen megemelték — az európai export fél évszázadon át évente átlagosan 2,8%-kal növekedett. Egyes elmaradottabb országok kivitele még ennél is gyorsabban nőtt: Bulgária 5,3%, Oroszország 3,8%, Finnország és — a 19. század közepén még viszonylag elmaradott — Dánia 5,1% évi exportnövekedést ért el.

Az európai export ugrásszerű növekedésére utal, hogy P. Bairoch számításai szerint a kivitel értéke 1830 és 1913 között 645 millióról 10 550 millió dollárra nőtt, s az ugyancsak gyorsan növekvő bruttó nemzeti termék mind nagyobb hányadát érte el.

*Európai export**

Év	Gross National Product (GNP)+ százalékában
1830	4,0
1860	9,4
1890	12,6
1913	14,0

+ Brutto nemzeti termék

Az ugrásszerűen növekvő világkereskedelem tehát legnagyobb részben változatlanul Európán belüli kereskedelem maradt. 1876 és 1880 között Európa részesedése elérte a világkereskedelem 67%-át, s bár ezt követően a többi kontinens szerepe határozottan nőtt, Európa gyakorlatilag tartani tudta pozícióját: részesedése csupán 62%-ra csökkent. Miközben ugyanis egyes cikkek esetében az európai szállító országok tért veszítettek, más termékek esetében fontos új piacokat tudtak hódítani. Anglia cukorbehozatala például 1831-ben 76%-ban Brit Nyugat-Indiából származott, 1913-ra azonban ez az arány 3%-ra zuhant vissza, miközben Európa részesedése 56%-ra ugrott. 1870-ben az angol húsbehozatal 83%-a az Egyesült Államokból származott, az első világháború előtt azonban ez 17%-ra zsugorodott, miközben az európai országok szállításai gyakorlatilag nulláról az angol behozatal 23%-ára emelkedtek. Hasonló volt a helyzet az angol fabehozatal esetében is, amennyiben az amerikai részesedés 66-ról 13%-ra csökkent, miközben már a skandináv országok fedezték az angol import 83%-át.*

---

* Vö. Bairoch, P.: European Foreign Trade in the 19th Century. The Development of the Value and Volume of Exports. Journal of European Economic History, 2. 1973.

A svéd és finn fa, a spanyol és svéd ércek, az olasz, spanyol és görög déligyümölcs, a portugál bor, a szerb sertés és aszalt szilva, a dán vaj és szalonna, a görög mazsola, az orosz, román és magyar gabona, búzaliszt és szarvasmarha a világháborúig döntő szerepet játszott a nyugat-európai ipari hatalmak élelmiszer- és nyersanyag-ellátásában.

Miközben tehát Európa szerepe a világkereskedelemben a 19. század folyamán mindvégig meghatározó maradt, a kereskedelem ugrásszerű kibővülése a többi kontinens világkereskedelmi szerepét is növelte, sőt Afrika és Ázsia nagy területei, illetve Óceánia is csak a 19. században találja meg helyét és szerepét a fejlődő világkereskedelemben.

E kontinensek részben éghajlati-természeti adottságaik alapján, részben a tudatos gyarmati politika nyomán illeszkedtek be a nemzetközi munkamegosztásba.

Egyes Európán kívüli országok számára például jelentős piacot nyitott a korábbi luxuscikkek tömegfogyasztási cikké válása a fejlett európai országokban. Kiváló példa lehet erre, hogy 1664-ben az Angol Kelet-indiai Társaság igazgatója II. Károly királynak 1 kg teát ajándékozott, vagyis a 17. század második harmadának végén a tea — melyet a hollandok e század elején hoztak be Kínából Európába — még királyi ajándéknak is elegáns volt. 1790-re azonban Anglia már teaivó ország és évente 7-8 ezer tonna teát fogyasztott. A 19. században a teafogyasztás, mely Amerikára is átterjedt, még tömegesebbé vált. A hagyományos kínai teatermelés és -export mellett a 19. század folyamán létrehozott indiai és ceyloni brit ültetvények játszották már a legfőbb szerepet. Hasonló volt a helyzet a kávé esetében is, melyet a 17. században Jemenből hozták be Európába, de csak a 18—19. században vált tömegfogyasztási cikké. Ez időtől hozták létre a holland-guineai (1714), jamaikai (1718) ültetvényeket. A kávé fontos exporttermékké válik Afrikában, de különösen Dél- és Közép-Amerika országaiban.

---

* Schlote, W.: British Overseas Trade from 1700 to the 1930s. Oxford, 1952.

Az Európán kívüli kontinensek azonban egyáltalán nem csupán a kávé, tea, nádcukor stb. tömegfogyasztása révén nyertek nagy exportlehetőségeket.

Jóval fontosabb volt a hatalmas tömegben fogyasztott élelmiszerek és nyersanyagok termelésébe és kereskedelmébe való bekapcsolódásuk. A gabonatermelés és -export legjelentősebb országaivá és az európai gabonaexportáló országok legveszedelmesebb versenytársaivá válik a 19. század folyamán az Egyesült Államok, Kanada, India, Ausztrália és Argentína. Az Egyesült Államok 1850 és 1915 között évi 8 millióról közel 173 millió dollár értékre, több mint hússzorosára növeli búzaexportját. Argentína a kilencvenes években megháromszorozza búzakivitelét.

Ugyanez játszódik le a hústermelés és -kivitel esetében is. Amerika már az 1860—1870-es évektől szállított élő állatot Európába. Az 1880-as évektől azonban a tengeri mélyhűtött szállítás lehetősége is megnyílt. Az Egyesült Államokból már 1875-ben szállítottak húst Angliába, de a hűtést ekkor természetes jég és ventilátor segítségével oldották meg. 1879-ben azonban már Ausztráliából is tudtak fagyasztott húst szállítani Londonba. Ausztrália juhállománya — amelyet csak 1788-ban honosítottak meg — gyors növekedésnek indult. A tengerentúli hússzállítás ugrásszerűen emelkedett: 1874 és 1899 között az Egyesült Államokból szállított fagyasztott hús mennyisége 1000 mázsáról 1,3 millió mázsára ugrott. A századfordulótól pedig egyre inkább Argentína, Ausztrália és Új-Zéland nyomult előre a világpiacon.

A mezőgazdaságban termelt ipari nyersanyagok világkereskedelmében az észak-amerikai, indiai, egyiptomi gyapot, a 19. század közepétől az angol import felét fedező ausztrál gyapjú, amely kiszorítja német és spanyol elődjét, egyre jelentősebb. 1913-ban a világ gyapjúszükségletének felét Ausztrália és Új-Zéland fedezi.*

A legfőbb behozatali országok kereskedelmében számos fontos cikk szállítója egyre inkább az amerikai, ázsiai vagy afrikai kontinensről kerül már ki. Anglia például 1831-ben behozatalának egyik legfőbb tételét, a búzát 86%-ban Európából szerezte be, 1913-ra azonban az öreg kontinens részesedése 5%-ra zuhan, s helyét az észak-amerikai, indiai és argentin búza foglalja el. Ugyanezen évtizedekben a csaknem kizárólag európai eredetű gyapjúimportot ausztrál és dél-afrikai gyapjú váltja fel.

Belgium 1880-ban az importált áruk 76%-át európai országoktól vásárolta, 1913-ban már csak 66%-át. Hollandia bevitelében Európa részaránya ugyanekkor 78%-ról 38%-ra esik. Egyes nyersanyagok, különösen a réz és néhány más fém, a gumi és olaj esetében Európa ipari hatalmai egyre nagyobb mértékben szorultak rá az Európán kívüli területekre.

A későn induló kontinensek, s ezen belül a gyarmatok szerepe a világkereskedelemben ennek ellenére sem igazán jelentős még. Az 1870-es évek végén

---

* Vö. Woodruff, 1982. 266—272.

Ázsia, Afrika, Latin-Amerika és Kelet-India együttes részesedése a világkereskedelem 24%-át tette ki, 1913-ra ez az arány mindössze 25%-ra emelkedett.

Az addig kívül rekedt kontinensek bekapcsolódtak a világgazdaságba. Addig tradicionális életüket élő, izolált népeik és társadalmaik hihetetlen megrázkódtatásával, gyakran ősi megélhetési módjuk megsemmisítésével, ültetvényekre, bányákba, vasútépítkezésekre szorítva, legtöbbször a gyarmati helyzet megaláztatásába igázva a mozdulatlan kontinensek modern átalakulása is megindult. Bármennyire is ellentmondásoktól terhelve, bármennyire is töméntelen emberi kínszenvedéssel, de egyben a tömeges éhhalál, a rendszeres tömegjárványok, a tudatlanságba süppedtség megszüntetése felé vezető utak is megnyíltak. A népeknek azonban még rendkívül hosszú, szenvedésekkel és küzdelmekkel terhes távot kellett végigjárni ezen az úton.

A világgazdaság 19. századi növekedésének ciklikus jellege

A gazdasági növekedés bűvös számai többnyire elrejtik az olvasók elől a gazdaság fejlődésének ritmikusságát, a növekedés, felgyorsulás, lelassulás, olykor egyenesen a visszaesés dinamikáját. A gazdasági ciklusok jelenlétét és lényegbeli kapcsolatát a piaci kapitalista gazdasággal többnyire az sem vonja kétségbe, ha a ciklusok jelentőségét, még inkább eredetét és szerepét illetően bővében vagyunk a véleményeltérésnek és nézetkülönbségnek. A 19. század gazdasági fejlődésének tanulmányozói végül is négyféle ciklust véltek felfedezni a gazdasági mozgás jelzőszámainak alapos tanulmányozása és értékelése során. A mintegy három évre tehető ún. Kitchin-ciklusnak tanulmányunk szempontjából aligha van lényeges jelentősége, a Juglar- (kilencéves) és a Kuznets- (húszéves) mozgásnak viszont sokkal fontosabb szerepet tulajdoníthatunk. Végül a negyedik fajta ciklikus mozgás a mintegy fél évszázadot felölelő Kondratyev-ciklus inkább szélesebb kereteit nyújtja csupán a tanulmányunkban tárgyalt kérdéskörnek.*

---

* A ciklusokra: Marx—Engels Művei. 24., 25. és 26. köt.; Lewis, 1978.; Lewis, W. A.: The Theory of Economic Growth. London, 1955.; Morgenstern, O.: International Financial Transactions and Business Cycles. Princeton, 1954.; Schröder, W. H.—Spree, R. (ed.): Historische Konjunkturforschung. Stuttgart, 1980.; Spiethoff, A.: Die wirtschaftlichen Wechsellagen. Aufschwung, Krise, Stockung. Tübingen, 1955.; Spree, R.: Wachstumstrends und Konjunkturzyklen in der deutschen Wirtschaft von 1820 bis 1913. Göttingen, 1978. 100.; Birnley, Th.: Migration and Urban Development. London, 1972.; Abramovitz, M.: The Nature and Significance of Kuznets' Cycles. Economic Development and Cultural Change, 1961.; Schumpeter, J. A.: Business Cycles. New York—London, 1939.; Kondratyev N. D.: A gazdasági fejlődés hosszú hullámai. Történelmi Szemle, 2. 1980.

A ciklusok figyelembevétele nem csupán a korszak hű leírásának feltétele, nemegyszer lényeges magyarázati lehetőséget nyújt különböző országok fejlődésvonalának feltárásához is. S ha a ciklikusság a fejlettebb országok esetében is lényegesen befolyásolja a gazdasági növekedés feltételrendszerét — hadd utaljunk itt az ún. 19. század végi nagy depresszió hatására az angol gazdasági fejlődés további sorsára nézve —, úgy a későn jövők esetében, ahol hosszú ideig a gazdasági növekedések nem csupán lényeges belső gazdasági, de politikai és társadalmi feltételei is hiányoztak, nem volt mindegy, hogy ezen politikai és társadalmi akadályokat mikor távolították el, mikor értek meg az országokban a világgazdasági rendbe való bekapcsolódás feltételei. Világos, hogy ebben az esetben nem is annyira a rövidebb távú ún. Juglar-ciklusra gondolunk — mely egyébként tartamában közel áll a Marx által kidolgozott, szintén 7—10 éves időtartammal számoló válságszakaszokhoz —, hanem a 20 évet vagy még több időt felölelő depressziós vagy expanzív szakaszokra. Amelyik ország már 1873 előtt a nagy konjunktúra gyümölcseiben is részesedett, lényeges előnyt élvezett olyan országokkal szemben, melyek politikai önállóságukat jórészt már olyan időpontban nyerték el, midőn legfeljebb a 90-es évektől kibontakozó újabb nagy fellendülés eredményeiből részesedhettek. Éppen a fejlődés ciklikussága jelenthette, hogy a nemzetközi konjunktúra a világgazdasági rendszer kiterjesztésének vagy megalapozásának lényeges idő- és térbeli hullámmozgásai voltak, melyek eredőit mindenekelőtt a világ ipari termelését uraló négy ország, Anglia, Franciaország, Németország és az Amerikai Egyesült Államok gazdaságában kell keresnünk.

Válságok és ciklikus ingadozások a 19. század előtt is fellelhetők a gazdasági életben, azonban ezeket a hagyományos típusú válságokat annál is könnyebben megkülönböztethetjük az új kapitalista termelési ciklusoktól, mivel a régi típusú válságok a hagyományos termelési szektorból: a mezőgazdaságból származtathatók és mindenekelőtt egy-egy rossz termés és az ebből következett áremelkedések, olykor éhínség következményei voltak.* A kapitalista válságok a modern termelési szférákból származtathatók és leghatározottabban az iparban követhetők nyomon, jóllehet gyakran olyan benyomás is támadhat, hogy innen erednek, hiszen a legjelentősebb válságok mind pénzügyi összeomlással, tőzsdepánikkal, tömeges bankcsőddel, nemegyszer súlyos államháztartási gondokkal jártak együtt. Mégsem egyszerűsíthetjük le a ciklikus ingadozásokat a pénzügyi szférára, mint ahogy az ingadozások angol megjelölésének (trade cycles) nyelvi fordítása is félrevezet, ha a kereskedelem szférájának tulajdonítanánk döntő szerepet. A marxista irodalom az ipari válságok kifejezést használja és jóllehet, ez is tartalmaz nem csekély leegyszerűsítést, mégis annál inkább megmaradhatunk eme elnevezésnél, mivel a modern válságok (a nemzetközi továbbgyűrűzéstől ez alkalommal eltekintve) azokból az országokból erednek és azon országokat érintik elsősorban, ahol az ipar döntő vagy legalábbis jelentős szerepet tölt be az ország gazdaságában. Nagyjából 1825-ben jelölhetjük meg az első modern válság angliai felbukkanását, majd ezt követően 8-10 éves periódusok végigkísérik az egész 19. századot. 1836, 1847, majd 1856 és 1863 még inkább Angliát és a nyugati világot érintették — bár talán 1856 az Osztrák—Magyar Monarchiában is kimutatható —, ezt követően 1873, 1883—1884, 1892, 1900, 1907, végül az 1913-as esztendő jelezte a különböző termelési ciklusok csúcsát, illetve az ezt követő válságot és visszaesést.* A fellendülés és válság kettősségéből következett, hogy amint a konjunktúra hatása is különbözőképpen mérhető, a válságok súlya sem azonos. Nyilván az 1873-as válság tekinthető a legsúlyosabbnak a 19. század gazdaságtörténetében, ugyanakkor adatokkal az is bizonyítható, hogy jórészt minden második válság érzékelhető erősebben, mely a mintegy két évtizedes ún. Kuznets-ciklusok igazolásául is szolgál. A ciklusok mozgása nem esik teljesen egybe, fáziseltolódások több értelemben is jelentkeznek, egyrészt a csúcspont és mélypont közötti olykor egyenesen 1-2 esztendős eltolódással gyakran találkozhatunk, másrészt az egyes válságok mélysége és tartóssága olykor határozottan eltérő. Talán az 1873-as válságot tekinthetjük olyannak, mely legalábbis Európa valamennyi országát egyformán érintette, más válságok kevésbé voltak súlyosak Európában, és igen mély következményekkel jártak az Amerikai Egyesült Államokban. Hadd utaljunk itt mindenekelőtt az 1906—1907-es válságra, amely talán a legmélyebb volt az Egyesült Államok gazdaságtörténetében az első világháború előtt, hatása viszont lényegesen mérsékeltebb volt Európa országai esetében. Ezek az országok közötti vagy olykor egyenesen kontinensek közötti eltérések kétségtelenül nagyobb manőverezőképességet biztosítottak az egyes országok gazdaságainak abban az időszakban, midőn a tőke és a munkaerő mozgása viszonylag szabad volt. Továbbá tekintettel arra, hogy jórészt a 19. század utolsó harmadától kialakultak a világgazdaság határozott csomópontjai, melyek mindenekelőtt piac- és tőkeellátás szempontjából uralkodó befolyásra tettek szert, a világgazdaságba bekapcsolódó kisebb országok, a csomópontok ciklikus mozgása jórészt meghatározta a kisebb országok gazdaságának ingadozását is. Az ár- és a tőkekamatmozgás így a ciklikus fejlődés egyik meghatározójának tekinthető, hiszen a csökkenő árak rövid távon a profit esését vonják maguk után, hosszabb távon a bérek esése és a termelékenység növekedése ezt ugyan ellensúlyozhatja, de a beruházások ideiglenes csökkentése aligha elkerülhető, jóllehet tőketúlkínálat is mutatkozhat és a kamatok is esnek. Ebben az értelemben tehát a beruházások alakulását tekinthetjük a ciklikus mozgás legkényesebb elemének, és az ármozgás ezt nem közvetlenül és feltétlenül kíséri, hiszen a nagykereskedelmi árak hosszú távú mozgása két világosan kitapintható trendet demonstrált, nevezetesen 1873 és 1895 között az árak erősen estek, 1895 és 1913 között viszont emelkedtek. Kondratyev elsősorban az ár és nem a termelés mozgásának ritmusa alapján jutott a hosszú távú — 3-5 évtizedes —, ciklusokkal kapcsolatos következtetésre, a hosszú távú ármozgások így jórészt egybeesnek az ún. Kondratyev-ciklusokkal. Ha ugyan a ciklikus ingadozások mélyebb okait illetően — mint már jeleztük — különböző nézetek csapnak össze a közgazdászok körében, a marxi válságelmélettől, mely a válság okát a kapitalista termelési rendszer strukturális ellentmondásából vezeti le és alapjában a túltermelési válság jelentkezésének tekinti, Sismondi alulfogyasztási elméletén keresztül a különböző monetaristákig, akik a pénzellátás mechanizmusát vagy olykor egyenesen csak a spekulációt hibáztatják. A rendszer válsága vagy a válság a rendszerben alternatívája ugyan a 19. században még nem merült fel ebben az éles megfogalmazásban, hiszen a válságok túltermelés esetén is csupán rövid időszakokra akasztották meg a gazdasági fejlődés sok optimizmusra okot adó folyamatát. Természetesen, ha a túltermelési válság elméletét is tesszük magunkévá, a választ, a magyarázatot akkor sem kerülhetjük meg: mi volt a túltermelési válság nemzetközi kiterjedésének mechanizmusa, melyek voltak azok a mozgási eszközök, amelyek révén a gazdasági válságok a fejlett országokból a gyengén fejlett országokba átterjedtek, hogy bizonyos esetekben világjelenséggé váljanak. Nem kétséges, hogy az eszközök jórészt ott voltak találhatók, ahol a világgazdaság megalapozásának forrásai, nevezetesen a nemzetközi kereskedelemben és az ezzel kapcsolatos ármozgásokban, továbbá a tőke és a munkaerő mozgásában. Nem kétséges, a 19. század statisztikai információi is elsősorban az ármozgások tanulmányozására ösztönöznek, ha a különböző termelési ciklusok szerepét kívánjuk megismerni, és tekintettel arra, hogy az ármozgások és a termelés alakulása közötti összefüggés (ha nem is mechanikus) könnyen felfedezhető, az áralakulásokból kiindulhatunk a ciklikus mozgások felfedése során.

---

* Labrousse, E.: Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIII^{e} siècle. Paris, 1932.

---

* Mendelsohn, L.: A 19. század gazdasági válságai és ciklusai. Moszkva, 1949. (oroszul); Varga Jenő: A nagy válság. Válogatott írások. Budapest, 1978. 385.

A 19. századot — kissé elnyújtva, nagyjából a napóleoni háború befejeződésétől az első világháború kitöréséig terjedő mintegy száz esztendőt ölelve fel — négy nagy áringadozási szakaszra bonthatjuk. Az első 1815 és 1850 között, midőn az árak jórészt változatlanok maradtak vagy visszaestek. A második 1851—1873 között, midőn erősebb az áremelkedés tendenciája. A harmadik szakasz kezdete az 1873-as válság és nagyjából 1896-ig terjed, ismét a stagnáció, illetve áresés szakasza.* Ezt a szakaszt nevezi egyébként az angol gazdaságtörténeti irodalom a nagy depresszió időszakának.* Majd végül a negyedik szakasz: 1896 és 1914 között ismét a fellendülés és az áremelkedés időszaka.

---

* Varga Jenő, 1978. 390—405.

Aż ármozgások és a gazdasági ciklusok közötti összefüggést tisztán mechanikusan is levezethetnők. A növekvő árak elméletileg növekvő profitot eredményeznek, melyek a beruházásokat gazdaságosabbá teszik, tehát csábítanak új vállalatok megalapítására, a meglevők jelentékeny kibővítésére. Ez a szakasz, melyet a válságokról szóló irodalomban „A" szakasznak is szoktak nevezni (Simiand)** aligha szorul bővebb magyarázatra. Ezzel szemben kérdéses: mi a gazdaság reakciója az áresésekre, milyen fejlődési trendet fedezhetünk fel az ún. „B" szakaszban. A 19. század azt tanúsítja, hogy kisebb megszakításoktól és visszaesésektől eltekintve a termelés ebben a szakaszban is növekedik, ha nem is az „A" szakaszhoz hasonló vagy azonos mértékben és ütemben. Az árak esése is ösztönözhet, ugyanis a beruházások modernizálásra éppen a termelékenységnövelés és a költségek csökkentése érdekében. A profit és a munkabérek esése ugyan elmélyíti a túlkínálatot, viszont a termelékenység növelése az egyensúlyt ismét visszaállítja, tehát a profitot a csökkenő árak ellenére ismét a régi nagyságra emelheti vissza. Nyilván a pénz mennyiségi elmélete — mely az árakat a forgalomba levő pénz mennyiségével hozza összefüggésbe az aranykitermelés alakulásán keresztül, melynek négy történelmi szakasza (fellendülés vagy stagnálás) egybeesett a korábban jelzett két „A" és „B" szakasszal — sokkal kevésbé meggyőző magyarázatot kínál a ciklikus ingadozásra, mint ha a pénz mennyiségi alakulását a gazdasági növekedés egészével hozzuk kapcsolatba és részben annak kifejezéseként is értelmezzük. Tekintettel arra, hogy a nagyobb ciklikus ingadozások kezdő fázisa többnyire a forgalmi szférában, főleg a hiteléletben jelentkezik, majd onnan terjed tovább a kereskedelmi szektorba, csak később éri el a tényleges termelési szférát és vezet a termelés visszaeséséhez. Érthető, hogy a 7—11 év közötti szakaszoknál a ciklus négy fázisa: a fellendülés, válság, depresszió, újra fellendülés, a második fázis többé-kevésbé tőzsdekrach vagy más hasonló megrázkódtatás formájában jelentkezik. Mégis a konjunktúraciklusok értelmezésében mi inkább a marxista értelmezés M. Kalecki által kidolgozott változatát tartjuk leginkább elfogadhatónak, amely a beruházások ritmusát tekinti a konjunktúraciklus fő hordozójának és egyidejűleg a ciklikus ingadozások magyarázatának.***

---

* Saul, S. B.: The Myth of the Great Depression in England 1873—1896. London, 1972.

** Simiand, F.: Le salaire, l'évolution sociale et la monnaie Paris. 1932 és a könyvről szóló újabb vita. Lévy-Leboyer, M.: L'héritage de Simiand: prix, profit et termes d'échanges au XIXᵉ siècle. Revue Historique, 1970.; Bouvier, J.: Feu François Simiand? In: Conjoncture économique, structures sociales, Paris, 1974.

*** Kalecki, J. M.: A tőkés gazdaság működéséről. Budapest, 1980. 35—51.

Depresszió idején az itt leírt folyamat az ellenkezőjére fordul. A beruházási megrendelések nem elegendőek a pótlási szükségletek fedezésére, ez a tőkefelszerelések volumenének csökkenéséhez, majd végül oda vezet, hogy a beruházási megrendelések újból növekedni kezdenek. A beruházási tevékenységnek a megfelelő pótlást biztosító szintnél alacsonyabb színvonalon való stabilizálása ugyanúgy lehetetlen, mint a pótlási szükségleteket meghaladó szinten való stabilizálása. A beruházás csak akkor gyakorol kedvező hatást a gazdasági helyzetre, amikor végrehajtják és ez a beruházás pótlólagos vásárlóerőnek nyit teret. Másfelől a beruházás produktív jellege hozzájárul a fellendülés lanyhulásához, és végül is befejeződését hozza. Hiszen a tőkefelszerelés bővülése az, ami — az előbbi elemzés fényében — az összeomlást okozza. Itt a tőkés rendszer egyik legjelentősebb paradoxonjával nézünk szembe. A tőkefelszerelés bővülése, azaz a nemzeti gazdaság növekedése hordozza a depresszió magját, aminek folytán ez a pótlólagos gazdaság csak potenciális jellegűnek bizonyul, minthogy ekkor a tőkefelszerelés jelentős része tétlen, és csak a következő fellendülésben válik ismét hasznossá.

A Kalecki-féle konjunktúraciklus bizonyos érintkezési pontokkal kapcsolódik Schumpeter magyarázatához. A neves közgazdász is a kapitalizmus lényegének tekinti a ciklikus fejlődést: „a váltóhelyzetek jelentik azt a formát, amelyet a gazdasági fejlődés a kapitalizmusban magára ölt” — írja, mi több, a modern gazdaság fejlődését oly szorosan kapcsolja egybe a ciklikussággal, hogy arra a következtetésre jut: „a kifejlett kapitalizmus történetileg csak attól az időtől számítható, amikor az ilyen váltóhelyzetek először jelentek meg kétséget kizáróan”.*

Schumpeter Spiethoffra hivatkozva a vasfogyasztás alakulását tekinti a ciklikusság legjobb mutatójának, ami a beruházások elsődlegességét igazolja, de gondolatmenetének további mozzanataként utal arra, hogy a különböző történeti szakaszokban „minden normális fellendülés egy vagy néhány iparágból indul ki (vasútépítés, elektromosipar, vegyipar stb.), továbbá, hogy jellegét annak az iparágnak az innovációi adják meg, amelyből elindul”.**

Az európai fejlődés összképe szempontjából a következtetés világos. A ciklus ugyan összeurópai jellegű, vagy pontosabban fokozatosan azzá válik, amint a modern gazdaság különböző hullámai újabb és újabb területeket vonnak be a modern gazdasági rendszerbe, de keletkezése, meghatározó folyamatai többnyire csak néhány vezető országhoz kapcsolódtak, ahol azok a gazdasági szektorok fellelhetők, melyeknek beruházásai és innovációi meghatározzák a ciklus jellegét. Az elmaradottabb országok fejlődésének ciklikussága bizonyos értelemben tehát inkább egy derivált fejlődés következménye, végül is feltételezhető, hogy nem is fejlesztették még ki saját országukban a ciklust meghatározó iparágat, túltermelésük nem feltétlenül belső gyökerekből ered, hanem a vezető országok túltermelésének függvénye. Miután a világgazdaságba való bekapcsolódásuk a vezető szektorok ösztönző impulzusából származtatható, a ciklikus mozgás a belső és a külső hatások összhatásaként jelentkezik, ciklusuk részben a környezetükben (földrajzi értelemben) megtalálható uralkodó gazdasághoz alkalmazkodik, és eredményeikhez, sikereikhez, vagy kudarcaikhoz szervesen hozzátartozik, hogy mennyiben és milyen tartósan tud a vezető országok dinamikus fellendülésének részévé válni, annak beruházási konjunktúrájában valamilyen formában részt venni, innovációit saját gazdaságába beilleszteni.

---

* Schumpeter, J. A.: A gazdasági fejlődés elmélete. Budapest, 1980. 276.
** Uo. 292.

Van-e összefüggés a válság súlyossága és a konjunktúra erőssége között? Egyes esetekben kimutathatóan igenlő lehet a válasz, más esetekben számos tény a tétel ellen szól. Más összefüggést úgy lehet megállapitani a ciklikus ingadozásokat illetően, hogy általában a lefelé tartó szekuláris trend szakaszában laposabb a felfelé ívelő trend, és mélyebb a válságot jelentő hullámvonal, a felfelé menő szekuláris trend szakaszában meredekebb a fellendülés, gyorsan ívelő vonalban fejezhető ki, viszont a válság görbéje lényegesen laposabb. Általánosságban megállapítható az a körülmény is, hogy a tőkejavakat termelő iparágak konjunktúraérzékenysége lényegesen erősebb, mint a fogyasztási cikkeket piacra dobó ágazatoké. A fogyasztás-elaszticitás nagysága világos összefüggésben áll a megtermelt termék helyével az ország, illetve az országok fogyasztási struktúrájában, továbbá azzal a kapcsolatrendszerrel, mely az adott termék vagy ipari ágazat sajátja a termelési rendszer egészében. Mindebből következik, hogy az egyes országok ipari struktúrájának sajátosságai megfelelően színezhették nem a válság létét, de legalábbis annak mélységét és lefolyását. Mivel azonban — a 19. század második felétől — részben a külkereskedelem, részben a tőkekapcsolatok révén a különböző országok gazdasága egyre szorosabban kapcsolódott egybe, gyakorlatilag a vezető országok válsága kisugárzott a többi országra is, ha másként nem, a tőkemozgás, a hitelpolitika, a kamatláb alakulása révén. Mindazon válságok tehát, amikor is a pénzügyi tényezők szerepe különösen erősen volt érzékelhető, midőn nem csupán hitelválság, de egyenesen bankcsődök, a hitelrendszer összeomlása és a nemzetközi pénzpiac megingása fenyegetett, kihatásukban talán sokkal inkább érzékelhetők voltak, mint amikor a válság egyértelműbben az ipari termelés szférájában szedte áldozatait. Hadd utaljunk itt az 1866-os angol bankválságra, az 1873-as válság német és osztrák tőzsdekrachjára, majd ismét a német 1900-as válságra, vagy az Egyesült Államok súlyos krízisére 1907-ben.

A gazdasági folyamatok endogén tényezői nem zárják ki, legfeljebb hosszabb távon nézve elméletileg másodlagossá teszik az exogén tényezők szerepét, mint amilyen egy esetleges háború, elhibázott, helytelen gazdaságpolitika, kormányválság vagy bármi más. A ciklusok különbözőségét tehát nem lehet tisztán az endogén tényezők eltérő vonásaiból származtatni, hiszen az exogén tényezők ebben nem kis szerepet játszhatnak. (Hadd utaljunk itt például a magyar fejlődésre, ahol az 1900—1903-as válságból való kilábalást sajátosan elhúzta az a kormányzati válság, mely 1905 körül Magyarországon kibontakozott.)* Erősebben agrárjellegű országban a rossz termés, mely a modern gazdaság kibontakozása előtt a régi típusú válságok fő előidézője volt, lényegesen befolyásolta a 19. században is a ciklikus ingadozások menetét. Jóllehet az időjárás mint olyan a modern gazdasági folyamatok szempontjából exogén tényezőnek tekinthető, mégis a rossz termés az élelmiszerárak oly mértékű emelkedését idézte elő, hogy a vásárlóerő más fogyasztási cikkek irányában erősen csökkent, mi több, a mezőgazdaság jövedelmének visszaesése a beruházási javak iránti keresletet is lényegesen visszavetette.**

A 19. században — és ezt ismételten hangoztatnunk kell — nem a mezőgazdasági termelés ciklikussága határozta meg a gazdasági folyamatokat, hanem a beruházási javak termelésének ingadozásai. És miután a legjelentősebb beruházási kereslet a vasútépítésekből indult ki, túlzás nélkül állítható, hogy 1840 és 1880 között a vasútépítés határozta meg a ciklusok menetét. Három-négy nagy vasútépítési konjunktúra általában elegendő volt a modern közlekedési rendszer országos, illetve mininkább európai méretű kiépítésére. A vasútépítés kereslete a beruházási javakat minden korábbinál határozottabban állította a ciklus középpontjába, és minden korábbinál markánsabban hozta felszínre a 8-10 éves válságciklusokat, melyek az épített vasútvonalak hossza révén szabályozták a tőke, a nyersanyagok és a munka iránti keresletet. Sajátos módon azonban éppen a vasútépítési ciklusok erősítették meg a pénzügyi tényezők szerepét is a gazdasági folyamatok ciklikusságában. A modern tőkepiacot ugyanis nagymértékben a vasútépítés tőkeszükséglete hívta létre, és a különböző kötvények, értékpapírok (fiktív tőke) hamarosan önálló életre keltek. Ez a hitelezési és pénzügyi felépítmény, mely végül is egyfelől a hitelezők és adósok kusza, bonyolult hálózatát hívta életre, másfelől széles lehetőséget biztosított a spekulációnak, nem csupán technikai, technológiai, de pénzügyi szempontból is előtérbe állította az adott beruházási konjunktúra vezető ágazatát.*** Végül is a hitelkereslet, mely a betétállomány vagy más megtakarítások megmozgatását igényelte, teremtette meg az aktívák és passzívák közötti kényes egyensúlyt, mely nemegyszer egy-egy vezető bank pillanatnyi fizetésképtelenségét, megfelelő likviditási hiányát előidézve súlyos pénzügyi válság láncolatát idézte elő. A Baring bankház 1866-os híres csődje már éppen a kötvényekbe, nemegyszer spekulációs céllal lekötött névleges tőke és a válságok tőkemozgás közötti ellentmondás figyelmeztető üzenete volt. Az ilyen likviditási nehézségek indítottak el általában egy olyan láncreakciót, mely a kamatlábemelés, hitelkínálat visszaesése, a régi hitelek felmondása stb. formájában újabb csődhullámot indított el, majd áresésekhez vezetett, a túlkínálat erősödött, és a készpénz iránti kereslet megnövekedése végül is egy teljes válsággá szélesedett ki.

---

* Berend T. Iván—Ránki György: Magyarország gyáripara az imperializmus első világháború előtti időszakában. 1900—1914. Budapest, 1955. 38 skk.

** Abel, W.: Agricultural Fluctuations in Europe. From the Thirteenth to the Twentieth Centuries. New York, 1980. 264.

*** Rostow, W. W.: The Leading Sector and the Take off. In: Rostow, W. W., (ed.): The Economics of Take-off into Self-Sustained Growth. London, 1953.; Landes, D. S.: Az elszabadult Prométheusz. Budapest, 1986.; Kuznets, S.: Struktúra és növekedés a modern gazdaságokban. Budapest, 1981.

Jóllehet — mint jeleztük — a válságok mintegy 10 évenként szisztematikusan jelentkeztek és mindenekelőtt Nagy-Britanniában mintegy 1825-től kezdve nemigen* található olyan évtized, melyben az a határozott ciklikus ingadozás ne lenne nyomon kísérhető, mégsem azonosíthatjuk ezen válságokat mélységükben és hatásukban. Néhány válság sokkal inkább nemzetközi volt, mások szűkebb területre korlátozódtak. Nyilván az 1825-ös válság, mely Anglia gazdaságtörténetében sorozatos csődökkel, termelés-visszaeséssel és beruházási dekonjunktúrával, munkanélküliséggel és figyelemre méltó tömegtiltakozással járt, még viszonylag kisebb hatással volt a kontinensre, ahol a kapitalista termelés még éppen csak megvetette a lábát, 1856-ban talán az angol válság nem volt hasonlóan mély, viszont párosult az USA-ban a hitelrendszer összeomlásával és mélyebb nyugat-európai kihatásokkal. Még erősebbek voltak az Angliából induló válsághullámok 1847-ben, melynek összefüggéseiről és szerepéről az 1848—1849-es forradalmi hullámban a „népek tavaszának" történetében gyakran esett szó.**

A kaliforniai és ausztráliai arany felfedezése nem csupán egy újabb fellendülés kiindulópontja volt, és jelzése annak, hogy a gazdaság valóban világgazdasággá válik, hiszen a távoli földrészek felé áramló tőke, munkaerő és áru fejében bőven áramlott vissza az arany, hogy olcsóbbá tegye a hiteleket, majd egy nagyarányú, új fellendülést indítson el, melyben a modern gazdasági fejlődés két olyan tényezője kapott főszerepet, mint a vasút és a bankok. A vasúthálózat a szó fizikai értelmében is sűrűn kapcsolta egybe Európa különböző részeit és az új banktípus, a Crédit Mobilier is elindult diadalútjára, hogy Spanyolországtól Svédországig, Belgiumtól Ausztriáig létrehozza a megfelelő hitelintézeteket, melyek a következő években a gazdasági fellendülés mozgatói lesznek. A 1857-es válság*** 1400 amerikai bankot kényszerített az üzlet megszüntetésére, és most már nem csupán a Bank of England kényszerült a rendkívüli felhatalmazással élve újraszabályozni a bankjegykibocsátást, nem csak a hamburgi kereskedőházak rendültek meg, de a bécsi és budapesti tőzsde is élénken reagált. Túlzás lenne azt állítani, hogy a válság teljesen megrázta volna a magyar gazdasági életet, mégis ez volt az első válság, mely ebben az értelemben Magyarországon erősen érezhető volt. Jóllehet az amerikai polgárháború és az abból fakadó gyapotválság sem ment el nyomtalanul az európai gazdaság felett, mégis nagyjából az 1870-es évek elejéig egyik legnagyobb arányú gazdasági fellendülés bontakozott ki Európában. Azok az országok, amelyeknek sikerült már ebben az időben felkapaszkodni a kapitalizmus egyre gyorsabban száguldó vonatára, lényeges előnyhöz jutottak tehát azon országokkal szemben, melyek különböző történelmi körülmények folytán erre csak később, egy depressziós szakaszban tettek kísérletet és közel két évtizedig, jórészt a 90-es évek végéig kellett várniuk egy hasonló méretű és átfogó fellendülésre. A felkapaszkodók élvonalában Németország haladt, ahol nem véletlenül nevezték ezt a korszakot Gründerzeitnek. Gründerzeit kettős értelemben egyfelől az egységes német állam megalakulásának ideje, egyidejűleg a modern német gazdaság megalapozásának évei. De már ott volt Olaszország, megmozdult a 60-as években Spanyolország, bekapcsolódott Ausztria és a 60-as évektől Magyarország, mi több, a jobbágyreformot követően Oroszország is jelezte, hogy csatlakozni kíván a klubhoz. Ezekben az években árak, kamatok, profitok magasak voltak, beruházási lehetőségek bőven akadtak, és a vas mellett megjelent az acél mint a beruházási konjunktúra új hordozója. Az új időket mi sem jellemezte jobban, mint hogy a pénzügyi nehézségek 1873 májusában Bécsből indultak el és innen kerültek tovább Berlinbe, Rómába, s csak szeptemberben került sor az amerikai fekete péntekre.* Az 1873-as válságot több értelemben is lehet a 19. század legsúlyosabb ciklikus visszaesésének tekinteni. Mindenekelőtt nyilván nem függetlenül az előtte levő fellendüléstől. Egyetlen korábbi válság sem volt oly pusztító hatású, nem járt annyi csőddel, összeomlással, a termelés (mindenekelőtt a nehézipar) oly nagymérvű és oly tartós visszaesésével, mint az 1873-as válság. Az 1873-as válság volt az első olyan világméretű ciklikus ingadozás, amelynek epicentruma nem Anglia volt, illetve Nyugat-Európa, hanem Közép-, sőt bizonyos mértékig Közép- és Kelet-Európa volt. Végül, de nem utolsósorban a válság megtört egy szekuláris trendet és egy új, hosszantartó, lefelé mozgó Kondratyev-ciklusnak adta át helyét, mely több mint két évtizeden át — szemben a korábbi fellendüléssel — a nagy depresszió időszakát jelezte, amikor az árak csökkentek, a hitelfeltételek romlottak. A 70-es évek végén ugyan lassan megindult a fellendülés, de méretei messze elmaradtak az 1873 előtti konjunktúrák mértékéből. Néhány éves rövid fellendülés után pedig ismét néhány éves válság következett a 80-as évek közepén, mely most Franciaországban a magyar gazdaság iránt is erősen érdeklődő Union Generale bukásával vette kezdetét. Mindez az amerikai homestead következtében jelentkező agrárválsággal (árvisszaeséssel) párosult, mely éppen a kapitalista fellendüléshez nemrég csatlakozott, de még erősen agrár jellegű ország esetében ásta alá a belső piacot. Ismét rövid életű és gyenge fellendülés következett, melynek növekedési rátái messze elmaradtak az 50-es, illetve 60-as években tapasztalt fellendülés mögött, majd újabb válság a 90-es évek elején. A 90-es évek közepétől kibontakozó újabb fellendülés — jóllehet 1900—1903 között főleg Európában, 1907-ben pedig Amerikában újabb, nem is jelentéktelen megszakítások kísérik — már ismét egy új, felfelé ívelő Kondratyev-ciklust jelez. A 19. századi gazdasági fellendülés újabb nagy szakasza következik, melybe most már valamennyi európai ország, nem utolsósorban a balkáni országok is bekapcsolódnak.* Az új periódus már nem a szén, a vas és acél jegyében, hanem az elektromosság, a vegyipar, a robbanómotor égisze alatt bontakoztatja ki az ipari fellendülés utolsó nagy szakaszát, melyet most már nem csupán ismét magas növekedési ráták, de egy jelentékeny ipari átalakulás is jelez, melyben a termelési folyamatok további gépesítése és technológiai modernizálása, a tőkebefektetések hallatlan magas fokát igényelte, óriási üzemekkel a nehézipar hegemóniáját hozta létre, összekapcsolva ezt a modern kapitalizmus olyan új jelenségeivel, mint a kartellek, trösztök, a bankok és az ipari tőke összeolvadása. A háborút megelőző két évtized újabb csúcsot teremt mind a tőkemozgásban, mind a külkereskedelemben és a munkaerő-vándorlásban. A nemzetközi kereskedelem volumene több mint megkétszereződött, Oroszország — nem utolsósorban a nyugati tőkének és technológiának hála — mind teljesebb része lett az európai gazdaságnak, és az európai gazdaság pedig egyre szorosabb kapcsolatot épített ki a többi kontinenssel. 1907-ben ismét a Wall Street-i pánik indítja el az európai zavarokat, de már a kanadai búza, az argentínai marha, az új-zélandi vaj is lényeges szerepet kap az európai piacon, amint az európai tőke ezekben az országokban megteremtve ezen termékek tömeges termelését, Kínában még a befolyási övezetekért folyik inkább a harc az európai hatalmak között, de egyidejűleg kezd felemelkedni Japán, a későbbi nagy vetélytárs.

---

* Aldcroft, D. H.—Fearon, P. (ed.): British Economic Fluctuations 1790—1939. London, 1972.

** Heaton, H.: Economic History of Europe. New York, 1948. 651—670.; Rostow, W. W.: British Economy of the Nineteenth Century. London, 1940.

*** Rosenberg H.: Die Weltwirtschaftskrisis von 1857—1859. Göttingen, 1974.

---

* Kövér György: Az 1873-as krach története. Budapest, 1986.

Az első világháború előtti negyedszázad a ciklikus visszaesésektől eltekintve végül is az egyik legátfogóbb konjunktúraszakasz volt. A Kondratyev-ciklus felfelé ívelése ismét növekvő árakat és profitot, soha nem látott tőkebőséget, nemzetközi virágzást indítottak el. Belső felhalmozódás és tőkeexport, növekvő kivándorlás az Egyesült Államokba, valamint Kanadába, Dél-Amerikába, mi több, már Ausztráliába is, mind teljesebbé tették a világpiacot és Európa utolsó legelmaradottabb balkáni régióit, mely erre az időre fokozatosan felszabadult

---

* Lewis, 1978. 23—25.; Borchardt, K.: Wirtschafliches Wachstum und Wechsellagen 1800—1914. München, 1976; Kernbauer, H.—März, E.: Das Wirtschaftswachstum in Deutschland und Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg — eine vergleichende Darstellung. In: Schröder, 1980, W. H. — Spree, R. (ed.): Historische Konjunkturforschung. Stuttgart, 1980.

Európa beteg embere, a Török Birodalom uralma alól, és bekapcsolta az európai kapitalizmus vérkeringésébe.

Ezzel elméletileg a gazdasági ingadozások: transzmissziós mechanizmusának területe teljessé vált. Jóllehet a ciklusok továbbgyűrűzésének mechanizmusa távolról sem tisztázott, annyi világos, hogy a nemzetközi kereskedelem, az országok fokozódó gazdasági kapcsolatai és a tőkeexport kulcsszerepet töltöttek be eme mechanikus működésben. Az ipari és agrárországok kapcsolata egyfelől az export és import, a kereslet és kínálat működésén keresztül lehetővé tette, hogy az egyik természetesen vezető (piac szempontjából domináns) ország visszaesése vagy közvetlenül — erős kölcsönös kereskedelmi kapcsolat révén —, vagy közvetve — esetleg egy harmadik országon keresztül — terjedne át a másik nemzetközi gazdaságba, nem hegemón szerepet betöltő ország gazdaságába. A tőke mozgása elméletileg enyhítette vagy olykor ellensúlyozhatta a nemzetközi kereskedelem ingadozásait, és a tőkekínálat szabályozása — magas vagy alacsony kamatok — révén a beruházási ciklusokra lényeges hatást gyakorolhatott, De helyesen jegyezték meg a szakértők, hogy a világ pénzpiaci centruma, Nagy-Britannia csak akkor és annyiban tölthette be ezt a szabályozó szerepet, amennyiben a válság inkább részleges, mint teljes volt. Mindenesetre a nagy pénzügyi összeomlások nemzetközi hatásai világosabban kimutathatók, mint a túltermelési válságok mélyebb jelei. A tőke, a munkaerő és a kereskedelem, az árak mozgása és az ehhez mind jobban kapcsolódó technológiai transzfer behatárolta a világgazdaságba később bekapcsolódott országok gazdasági növekedését, olykor ennek szélesebb útjait és csillogóbb távlatait villantotta fel, máskor szoros kényszerpályára terelte, és lényegében a mélybe rántotta. A mélyből a felemelkedés megfelelő önerő hiányában lényegesen nehezebb volt, mint a megfelelő szilárd gazdasági bázissal rendelkező országok esetében.

Az utolsó negyedszázad nagy gazdasági fellendülése nem csak abban különbözött a korábbiaktól, hogy abban már a német gazdaság — legalábbis Európában — vezető szerepet játszott, nem csak abban, hogy a villamosipar — mindenekelőtt az erőművek — és a vegyészeti ipar beruházásai átvették a korábbi — mindenekelőtt a vasutak által betöltött — vezető szerepet, de abban is, hogy a bankok megváltozott szerepe a gazdasági konjunktúrában is mind erősebben érzékelhetővé vált. A beruházások volumenének növelése következtében a bankhitelek megnövekedett szerephez jutottak az ipari stb. beruházások finanszírozásában. Mindez nem csupán a bankok sok esetben ellenőrző szerepét tette lehetővé az iparvállalatok felett, illetve a bank és ipari tőke Hilferding* által finánctőkének nevezett fokozódó összeolvadását idézte elő, de az egész hitelforgalom és pénzforgalom átalakulását is maga után vonta.

---

* Hilferding Rudolf: A finánctőke. Budapest, 1957.

A pénzpiac megváltozása, a készpénzforgalomnak különböző más fizetési eszközökkel való felváltása, a tényleges tőkének mind nagyobb mennyiségben részvény — és olykor fiktív tőkévé való átalakítása, új hitelforrásokat teremtett és ezáltal lényeges pótlólagos keresletet is. Ezt a pótlólagos keresletet a bankok annál is inkább megteremthették, mivel a háború előtti negyedszázad alatt különböző — mindenekelőtt betétek — formában ömlött a pénz a hitelintézetek kasszáiba, és így az ipari invesztíció bankhitel fedezetét soha nem látott mértékben kiterjesztette. A készpénzforgalomnak a részvények, kötvények, majd folyószámlák révén való kiterjedése új konjunktúratényezővé vált, mely azonban éppen a fiktív tőke megnövekedett szerepe folytán a fellendülés — válságfázisainak váltásait könnyebbé és drámaibbá tették. A hitelpénz kiterjedt funkciói már elindították a drágulás folyamatát, és jóllehet az agrárároknak a 19. század vége agrárválságban tapasztalható visszaesése is már a múlté volt, a nagyfokú tőkekoncentráció, a magas igényű beruházási volumenek, a bankhitel megnövekedett szerepe végül is a fellendülés általános keretein belül hallatlan ágazati egyenlőtlenséget hozott létre az ipar és a mezőgazdaság, a nehéz- és könnyűipar, a nagy- és a kisvállalatok között. Az egyenlőtlen fejlődés mechanizmusa ily módon mind az egyes országok belső fejlődésében, mind a nemzetközi gazdaság működésében a korábbinál nagyobb szerephez jutott, és a kereslet és kínálat kapcsolatának módosításával a ciklikus mozgást összekapcsolta a terms of trade alakulásával is. Jóllehet, a kibővülő kereskedelem egyik eleme volt annak a folyamatnak, mellyel az európai elmaradott régiók ténylegesen bekapcsolódtak az európai gazdaság dinamizmusába, a kereslet és kínálat egyenlőtlensége, a termelési tényezők nem arányos elosztása, a hitelfeltételek különbözősége a kereskedelemben részt vevő cikkek viszonylagos árarányát állandóan módosítják és kialakítottak egy olyan szekuláris trendet, mely inkább a fejlett, mintsem a fejletlen országoknak kedvezett.* Egyesek a terms of trade alakulását a beruházási konjunktúrákkal is kapcsolatba hozzák. Hogy egy ország hosszabb távon importáruinak és exportáruinak alakulásából milyen hasznot tud húzni, az természetesen nem korlátozható csakis a szűken vett terms of trade alakulására. Egyrészt növekvő kereskedelmet, növekvő munkamegosztást, ebből következően feltételezhetően javuló produktivitást eredményez, így a még romló cserearányok sem biztos hogy negatív gazdasági következményekkel járnak. Nyilván különböző szektorok fejlődése, mely az árak alakulása és a termelési tényezők átcsoportosítása következtében szintén lényeges hatással lehet az egyes országok gazdasági növekedésére, különösen olyan országokéra, ahol az ország gazdasági növekedése a nemzetközi gazdasági rendben elfoglalt helye folytán exportorientált.

Végül is a konjunktúraciklusok zárt gazdasági rendben is vizsgálhatók, mivel a kapitalista termelés belső lényegéből következnek, amely mértékében azonban a zárt gazdasági rend (Anglia) világgazdasággá tágult, úgy nem feltételezhető a ciklus egy országra való korlátozása. Még a gazdaságilag hegemón országokban is érvényesült már a kölcsönös összefüggés mechanizmusa, a konjunktúraciklus világjelenséggé vált. Igaz, ez nem feltételezi, hogy minden válság minden területet egyformán érint, de azt lényegében igen, hogy bizonyos szélesebb blokkok kialakulnak egy-egy hegemón ország körül, és a ciklikus mozgások összvilágképe ezen a területen belül bizonyos autonómiával bír. Nem kétséges, hogy a ciklikus ingadozások Kelet-Európa felé való transzponálásában Németországnak volt vezető szerepe az első világháborút megelőző negyedszázadban.

---

* Lewis, 1978. 163.

A világgazdaság nemzetközi rendszerének intézményesítése

A munkaerő és tőke, valamint minden korábbi elképzelést meghaladó mennyiségű áru gyors, jól szervezett áramlása, a világot átfogó hírközlési és közlekedési rendszer kiépülése a világgazdaságot tehát oly mértékben tette nemzetközivé a 19. század folyamán, amire a megelőző századokban nem volt példa. E' kibontakozó folyamatok alátámasztása, előrehaladásának segítése természetszerűen sok esetben jogi rendezést, megállapodást, megfelelő intézményes kereteket követelt.

A világgazdaságnak a század közepére előrehaladó nemzetközivé válása nyomán a század második felében tanúi lehetünk a nemzetközi gazdasági kapcsolatok intézményes kiépítésének. Hogy e folyamat milyen megállapodással indult, azt nehéz pontosan meghatározni. Határozottan ilyen jellegű megegyezésnek tekinthetjük azonban az 1815. évi bécsi kongresszus deklarációját a több országot átszelő európai folyók hajózásának szabadságáról. Ezt az elvet később számos szerződés, megállapodás erősítette meg, az 1856-os párizsi egyezmény külön is hangsúlyozta például a Duna hajózásának nemzetközi szabadságát. A hajózási adót 1863-ban nemzetközi egyezmény szüntette meg a Schelde folyón, 1868-ban hasonló egyezmény született a Rajna hajózására, a dunai hajózás nemzetközi rendezésére pedig 1857-ben, majd 1883-ban került sor.

Sokan mégis az 1865-ben létrehozott Nemzetközi Távíró Unióban látják a világgazdaság intézményes nemzetközi megszervezésének kezdetét. E megállapodás jelentőségét kétségkívül kiemeli, hogy létrehozásában 20 európai ország működött közre, 1868-ban pedig több ázsiai ország is csatlakozott. A következő évben a szövetség központi hivatalt szervezett Bernben. Még egyetemesebb szervezetként jött létre 1874-ben a Nemzetközi Postaszövetség, melynek 21 alapító országa 350 millió lakost számlált. Újabb és újabb országok csatlakozása révén a Postaszövetség hamarosan valóban egyetemessé vált.

A hajózás, hírközlés és postaszolgálat nemzetközi szervezeteinek létrejötte azonban csak megnyitotta a sort, melyben a gazdasági tevékenység legkülönbözőbb területeinek nemzetközi intézményes szabályozása következett. 1883-ban Párizsban megállapodás született a védjegyek nemzetközi elismeréséről és a szabadalmi jogról. Az 1886-os berni konvenció létrehozta a kiadói jog (copyright) nemzetközi védelmét. A nemzetközi gazdasági kapcsolatok fejlődését segítette a standardizálás (szabványosítás) területén történő megállapodások sora, melyet 1875-ben a méter egységes mértékegységként való elfogadása nyitott meg.* A nemzetközi gazdasági kapcsolatok előmozdítására jött létre 1869-ben a kereskedelmi kamarák nemzetközi összefogó szervezete, s ugyanezen évben nemzetközi szállodai szövetség is alakult. 1884-től a Nemzetközi Vasúti Kongresszus Társaság (majd 1906-tól ugyanennek amerikai megfelelője) állami és magánvasút-társaságokat egyaránt tömörítve szolgálja a vasúti közlekedés nemzetközi rendezést igénylő kérdéseinek megoldását. 1885-ben Nemzetközi Statisztikai Intézet jön létre, 1903-ban Nemzetközi Tej- és Tejtermék-föderációt szerveznek, 1905-ben Nemzetközi Mezőgazdasági Intézet alakul, 1909-ben pedig az útrendszer fejlesztését összehangoló állandó nemzetközi szövetség kezdi meg működését.

A nemzetközi megállapodások betartása ügyében, illetve a nemzetközi kapcsolatokat érintő vitás kérdésekben 1899-től már az ekkor felállított hágai Nemzetközi Bírósághoz lehetett fordulni.

Úgyszólván természetes törekvés ezekben az évtizedekben az egységes nemzetközi nyelv megteremtésének igénye is, amelyre 1887-ben az eszperantó megalkotásával L. Zamenhof teszi a legsikeresebb kísérletet. A gazdasági világszervezetekben azonban a domináló országok, elsősorban Anglia és Franciaország nyelve válik egyre inkább általános „világnyelvvé".

A világháború előtt már mintegy 200 nemzetközi szervezet működött, s állandó megbeszéléseik, a résztvevő országok képviselőinek tárgyalásai rendszeressé váltak. 1900 és 1914 között e nemzetközi szervezetek már 1443 ülést tartanak (a megelőző évtizedek összesen 257 összejövetelével szemben).**

A világgazdaság intézményes összekapcsolása, a különböző gazdasági tevékenységek nemzetközi összehangolása és koordinálása megkezdődött.

A 19. század utolsó harmadában megkötött nemzetközi megállapodások és létrehozott szervezetek intézményi rendszeréből két intézmény világgazdasági jelentősége különleges figyelmet érdemel. A szabadkereskedelmi rendszer és a nemzetközi aranyalap rendszere ugyanis a nemzetközi kereskedelem és tőkemozgás alapvető intézményeivé vált. Mint a világgazdaság legerősebb, a világkereskedelem és tőkemozgás aránytalanul nagy hányadát monopolizáló hatalma, Nagy-Britannia különlegesen érdekelt volt a számára legnagyobb előnyöket biztosító áru- és tőkeáramlás intézményes biztosításában. Anglia számára természetesen a szabadkereskedelem nem önös érdekként, hanem a dolgok természetes rendjeként, az emberi-társadalmi szabadság és az emberiség általános érdekeként jelent meg. 1776 és 1848 között a klasszikus angol közgazdaságtan, Adam Smith, David Ricardo és John Stuart Mill révén a szabadkereskedelem, s az abból a munkamegosztás révén minden résztvevője számára egyaránt származó komparatív előnyök olyan elméletét munkálta ki, mely a kor filozófiájának, társadalmi gondolkodásának formálójává, egyben a feudális kötöttségek és előjogok elleni és az emberi szabadságjogokért folytatott harc fontos fegyverévé vált.

---

* Ashworth, 1952. 147—148.; Pollard, S.: European Economic Integration 1815—1970. London, 1974.

** Vö. Pollard, 1974.

A szabadkereskedelmi rendszer megvalósításáig az elvek kifejtésétől még hosszú volt azonban az út. Az első nagy áttörésre Angliában az 1840-es években került sor, amikor a vámcsökkentések politikáját a hosszú ideig ellenkező nagybirtokos érdekeket képviselő parlamenttel sikerült elfogadtatni. Az iparcikkek exportvámjának megszüntetése és 750 importcikk vámtételének erőteljes csökkentése nyitotta meg az utat 1842-ben. 1845-ben a nyersanyagok exportvámjának megszüntetése és újabb 520 behozatali vámtétel csökkentése készítette elő a valóságos fordulatot — melyhez a katasztrofális angol termés, majd az ír burgonyakrízis is jócskán hozzájárult —, a gabonatörvény eltörlését 1846-ban. Hamarosan elsöprik az útból a szabadkereskedelem másik legfőbb törvényes akadályát, a hajózási törvényt is. Az élelmiszerek vámmentes behozatalának lehetősége mellett ezzel megnyíltak az angol kikötők a külföldi hajók előtt is. Sőt 1854-ben a part menti kereskedelem is szabaddá vált számukra.*

Az egyoldalú szabadkereskedelmi lépések angol politikája keretében felszámolták a nagy külkereskedelmi monopóliumokat, 1825-ben a Levante Társaságot, 1833-ban pedig a Kelet-indiai Társaságot. A szabadkereskedelmi politikát azonban csak Gladstone tudta megkoronázni 1860-ban, amikor megtalálta a költségvetés addigi 20-25%-át elérő vámbevételek más forrásból történő pótlásának módját. Ennek nyomán Nagy-Britannia minden védővámot eltörölt és következetesen megvalósította a szabadkereskedelem elvét.

Az 1860-as év azonban nemcsak az angol szabadkereskedelmi politika fordulatának éve, hanem egyben a szabadkereskedelmi rendszer nemzetközi áttöréséé is. Az egyoldalú engedmények után ez évtől a szabadkereskedelmi politika kibontakozásának új szakasza köszöntött be az erősen politikai indítékoktól vezérelt Cobden—Chevalier-megállapodás megkötésével.* Az 1860-ban aláírt angol—francia vámegyezmény ugyanis elsőként helyezkedett a szabadkereskedelem elvi alapjára, s ezzel e folyamat egyoldalú engedmények helyett kétoldalú szerződéses keretet nyert. Bár a 18. század utolsó évtizedeitől születő kereskedelmi egyezmények már általában kimondták, hogy mindazt a vámkedvezményt, melyet az egyes szerződő felek más országoknak már megadtak, az új partnerország számára is biztosítják, mégis a Cobden—Chevalier-egyezmény emelte általános intézménnyé a legnagyobb kedvezmény elvét, mely bármely országnak biztosított kedvezményt automatikusan terjesztett ki minden szerződő országra. Az egyezmény ezzel tulajdonképpen a multilaterális kereskedelmi rendszer alapjait vetette meg. Annál is inkább, mivel az 1860-as francia—angol kereskedelmi megállapodás modellé vált az európai államok szerződéseihez. Franciaország az ezt követő fél évtizedben hasonló kereskedelmi szerződést kötött Belgiummal és a német Zollvereinnel (1862), Olaszországgal (1863), Svájccal (1864), Hollandiával, Svédországgal, Norvégiával és Spanyolországgal (1865). 1867-ben az Osztrák—Magyar Monarchiával és Portugáliával is aláírták a hasonló szellemű egyezményt. Anglia hasonlóképpen sorozatban kötötte meg szabadkereskedelmi elvekre helyezett szerződéseit Belgiummal, Zollvereinnel, Olaszországgal és Ausztriával.**

---

* McCord, N.: Free Trade: Theory and Practice from Adam Smith to Keynes. London, 1970.; Williams, J. B.: British Commercial Policy and Trade Expansion 1750—1850. Oxford, 1972.

Az Európában futótűzként terjedő szabadkereskedelmi rendszert az érdekelt nagyhatalmak nemegyszer egyenesen rákényszerítették védekezni nem tudó partnereikre. Ennek egyik legkorábbi és messze ható következményekkel járó példája volt, amikor a brit kormány ráerőszakolta követelését a kapituláló Törökországra: 1838-ban a Balta Liman-egyezmény biztosította minden kereskedelmi monopólium és tilalom eltörlését a Török Birodalomban, a török exportvámok megszüntetését és a védővámok erőteljes csökkentését. Ez az egyezmény a brit áruk számára biztosította a legnagyobb kedvezmény elvét is. 1850-ben Nagy-Britannia új, további kereskedelmi előjogokat és vámcsökkentést kényszerített ki a török kormányzattól, különösen pamutáruinak exportja érdekében. A negyvenes években más európai hatalmak is kihasználták a Török Birodalom hanyatlását és hasonló kedvezményeket csikartak ki.

A szabadkereskedelem katonai kikényszerítésének másik leglátványosabb példáját Kína esete szolgáltatta. Az első ópiumháborút követő nankingi megállapodás 1842-ben, majd a második és harmadik ópiumháború után aláírt pekingi egyezmény 1860-ban ráerőszakolta Kínára is a szabad kereskedelem biztosítását a nyugati hatalmak részére, és biztosította a Jangce szabad hajózását is. Az Egyesült Államok 1853-as haditengerészeti akciója Japán megnyitását kényszeríti ki. A példák Európán belül is szép számmal felsorakoztathatók. Az Osztrák—Magyar Monarchia például az 1880-as években a politikai nyomástól a vámháborúig minden eszközt felhasznált, hogy Szerbiát szabadkereskedelmi politikára szorítsa. Az „elvi" alapot ehhez az 1718. évi pozsareváci béke biztosította, mely kimondta, hogy a Török Birodalom a Habsburg Birodalomból származó árukra nem vethet ki 3%-nál magasabb vámot. E megállapodást tartatták be Szerbiával, melynek behozatala 57, kivitele 88%-ban a Monarchiából eredt, illetve annak piacaira irányult.

---

* Kindleberger, C. P.: The Rise of Free Trade in Western Europe 1820—1875. Journal of Economic History, 35. 1977.; Ratcliffe, B. M.: Napoleon III. and the Anglo-French Commercial Treaty of 1860: A Reconsideration. Journal of European Economic History, II./3. 1973.

** Henderson, W. O.: The Zollverein. London, 1959.

Az 1878. évi berlini egyezmény 8. pontja pedig az újonnan létrehozott bolgár államnak is előírta, hogy a török portával 1860—1862-ben megkötött, 30 évre szóló kereskedelmi egyezményt köteles betartani, vagyis 8%-nál magasabb vámokat nem alkalmazhat. 1894-ig Bulgáriának nem is nyílt lehetősége önálló vámpolitikára (legfeljebb azokkal az országokkal — Szerbia, Románia és Törökország —, amelyeket a berlini egyezmény 5. pontja nem említett).

A szabadkereskedelem gyorsan terjedt a nagy, soknemzetiségű európai birodalmakon belül is. A Monarchián belüli vámokat például 1850—1851-ben szüntették meg, Magyarországot is bekapcsolva a monarchiai közös piacba. A cári Oroszország 1859-ben erőteljesen csökkentette a Finnországot elkülönítő vámokat, sőt bizonyos értékhatárig a vámmentes kereskedelmet is lehetővé tette. Hasonló szellemben rendezték a birodalomhoz tartozó Lengyel Királyság státusát is.

A szabadkereskedelmi rendszer úgyszólván általánossá vált Európában.

Ezzel szorosan kapcsolódott össze a világgazdaságot nemzetközivé formáló másik legfőbb intézmény, az aranystandard bevezetésével egységesített pénzrendszer.*

A különböző, nemegyszer nem konvertibilis nemzeti valuták, valamint az arany- és ezüstalap egyidejű használata nehezítette a gyors, modern nemzetközi kereskedelmet és fizetési rendszert. Anglia igen korán, már 1774-ben áttért az aranyalapra, amelyet a napóleoni háborúk után, 1816 és 1821 között számos törvény legalizált. Európa legtöbb országa azonban az 1860-as évekig még ezüstalapon tartotta valutáját, s nem egy esetben továbbra is nem konvertibilis papírpénz volt forgalomban.

Az 1867-ben Párizsban megrendezett Nemzetközi Pénzügyi Kongresszus határozottan kiállt az aranyalap bevezetése mellett. A hetvenes évektől azután valóban egyre több ország követte Anglia példáját. 1873-ban az elsők között

---

* Vö. Tuffin, R.: Our International Monetary System. Yesterday, Today and Tomorrow. New York, 1968.; Hawtrey R. G.: The Gold Standard in Theory and Practice. London, 1927.; Bloomfield, A. J.: Monetary Policy under the International Gold Standard 1880—1914. New York, 1959.; Ford, A. G.: The Gold Standard 1880—1914. New York, 1912.; Cecco, M. de: Money and Empire. The International Gold Standard 1890—1914. Oxford, 1974.

Németország, 1877-ben Hollandia, majd Norvégia, Svédország és Dánia tért át az aranyalapra. 1878-ban az úgynevezett Latin Unió országai (Franciaország, Belgium, Svájc és Olaszország) ugyancsak az aranystandardot választotta. A sorban az Osztrák—Magyar Monarchia (1892) és Oroszország (1897) következett. Az egységesen aranyalapra helyezett, meglehetősen stabil, aranyra vagy azzal egyenértékű, megbízható és mindenki által elfogadott devizára átváltható nemzeti valuták rendszere nemcsak Európában hódított teret, de a 19. század végéig Kína kivételével a világ minden, a nemzetközi kereskedelemben valamilyen szerepet is játszó országa áttért az aranystandardra.

Az aranyalap általános elterjedése egyben különleges szerepet biztosított az angol font sertlingnek, amely a világkereskedelemben és a pénzpiacon egyenértékűen helyettesítette az aranyat. A brit birodalom hatalmas gazdasági és politikai súlya az egész korszakban példátlan és megingathatatlan stabilitása a világgazdaságban általánosan használt közös világpénzzé tette a font sterlinget. Mondani sem kell, mennyire kedvező hatása volt ennek Anglia gazdaságára, mennyire megszilárdította a londoni City bankjainak világmonopóliumát.

Az egyes nemzeti valuták viszonylagos ereje attól függött, hogy mennyi aranytartalmuk volt, s értékük ennek megfelelően alakult a kereslet és kínálat hatásai szerint. A devizák közötti átváltási arányok az egész korszakban nagyjából változatlanok maradtak, ami megkönnyítette a többoldalú elszámolást.* Több európai ország valutájának egymáshoz való aránya tartósan azonos szinten (1 ; 1) rögződött, ami még az átszámítás technikai gondjától is megkímélte a kereskedőket vagy utazókat. A világ nemzetköziesedésének kifejező szimbólumaként a legtöbb európai ország polgára, ha anyagi feltételei ehhez biztosítva voltak, egy reggel támadt ötlete nyomán, az utazáshoz szükséges összeget zsebre téve — mivel vízumrendszer sem állított még akadályt — egy aznap induló vonattal bármely külföldi országba elutazhatott.

Az aranystandard az első világháborúig szilárd maradt, nagyban elősegítette a nemzetközi gazdasági kapcsolatok fejlődését.

Az angol közgazdasági iskola és a szabadkereskedelem hívei az arany és a font sterling napja körül forgó pénzügyi világrendszert tekintették egyedül természetesnek és üdvözítőnek. Az elmaradott országokban a nemzetközi monetáris rendszer az angol gazdasági dominancia egyik pillérét jelentette és ugyanúgy a fejlett, fölényben álló nyugat-európai országok érdekeit segítette érvényesíteni, amint a szabadkereskedelemből is ők húzták a legnagyobb hasznot, hiszen ez a „szabadság”, Kossuth Lajos képletes és az osztrák—magyar viszonyra alkalmazott megállapításával olyan, mint a hordó és a csapos közötti szabadság, amikor is az utóbbi bármikor szabadon csapra verheti az előbbit.

---

* Kenwood—Lougheed, 1971.

E kérdés megítélése körülötti vita azonban éppen annyi idős, mint maga a szabadkereskedelem és az aranystandard rendszere.

A világgazdaság intézményes nemzetközivé válása szempontjából végül figyelmet érdemel a 19. század utolsó harmadára, a kapitalizmus monopolista fejlődésfolyamataira jellemző, országokat átfogó és az egész európai, sőt világpiacot felosztó-szabályozó kartell és más monopolista szervezetek kialakulása. Ez részben összefüggött a nemzetközi méretekben tevékenykedő bankok és hatalmas ipari komplexumokat felölelő óriásvállalatok nemzetközi finanszírozási és beruházási tevékenységével, a századforduló körül kialakuló multinacionális vállalati szervezettel.

A 20. század elején német és francia szerzők már felfigyeltek az új jelenségre: Jeidels 1905-ben Lipcsében, R. Liefmann 1909-ben Jénában, G. Dionritch 1909-ben Párizsban, Th. Vogelsteiner 1914-ben Tübingenben megjelent könyvei részletesen feltárták, leírták a hatalmas világcégek versengéséből kinövő nemzetközi megállapodásokat. Az amerikai General Electric Co. és a német Allgemeine Elektrizitäts-Ges. (AEG) 1907-ben megkötött nemzetközi piacfelosztó megállapodását és új piacok hódítását célzó közös leányvállalat-alapítási tevékenységét. Ugyanígy számolnak be a világ kőolajtermelését monopolizáló amerikai, holland—angol és más cégek nemzetközi kartellszerződéseiről, vagy az 1903-ban megkötött kereskedelmi hajózási megállapodásról, amellyel az amerikai International Mercantile Marine Co., valamint a két legnagyobb német kereskedelmi hajótársaság osztotta fel 20 évre a piacot. A nemzetközi kartellek a legkülönbözőbb iparágakban jelentek meg. Az angol, német és belga, majd a később csatlakozó francia, amerikai, spanyol és osztrák—magyar gyárak 1884, illetve 1904 és 1905-ben hozták létre, illetve szervezték újjá és bővítették ki a világpiacot felosztó nemzetközi sínkartellt. Német ipar-vállalatok 40 nemzetközi kartellmegállapodásban vettek részt a 19. század végén, s ezek száma mintegy 100-ra emelkedett a világháború előtti évekre. „A legújabb kapitalizmus korszaka azt mutatja — írta a korabeli szakirodalom összegezése alapján Lenin —, hogy a tőkések szövetségei között bizonyos kapcsolatok alakulnak ki a világ gazdasági felosztása *talaján*...”*

A nemzetközi piacfelosztó és termelésszabályozó kartellek oszlopai, a leghatalmasabb amerikai, angol, német, francia és más vállalatok nemcsak megállapodások útján működtek közre a világgazdaság nemzetközi rendszerének építésében, de a legnagyobb vállalatok egyre több országra terjesztették ki tevékenységüket. „A 19. század második felében — szögezi le a multinacionális vállalkozások gyökereit keresve R. E. Tindall — az egyes országok üzletemberei más országokban kezdtek termelővállalatokat alapítani."* Az első multinacionális vállalatok között kiemelkedtek az amerikai Standard Oil és a holland—angol Royal Dutch Shell olajkonszernek, melyek az országok egész sorában képviseltették magukat kitermelő vagy feldolgozó vállalataikkal. A német Siemens Gyár már 1855-ben vállalatot alapított Oroszországban, majd három évvel később Angliában és ezt követően az országok egész sorában. A Friedrich Bayer német vegyi cég 1865-ben az Egyesült Államokban, 1876-ban Oroszországban, 1882-ben Franciaországban, 1908-ban pedig Belgiumban rendezett be üzemeket.

---

* Lenin, V. I.: Az imperializmus mint a kapitalizmus legfelsőbb foka. In: Lenin összes művei. 27. köt. Budapest, 1971. 354.

Az úttörők között szerepelt Alfred Nobel híres svéd vállalkozó, aki már 1868-ban megalapítja első külföldi üzemét Hamburgban. A következő évben indul világhódító terjeszkedő útjára az amerikai Singer-cég glasgow-i gyáralapításával. Du Pont 1876-ban, Edison 1883-ban alapítja első külföldi vállalatát, Henry Ford pedig 1903-ban teszi meg az első lépést a multinacionális vállalkozás útján kanadai, majd három évvel később angliai gyáralapításával.**

A világgazdaság nemzetközivé válása, főként a szabadkereskedelem, az aranystandard, majd a nemzetközi megállapodások kiterjedt rendszere és a kiépülő multinacionális vállalatok a legtöbb területen, a pillanatnyi erőviszonyoknak megfelelően, a legfejlettebb iparosodott országok érdekeit szolgálták. Ezen az sem változtat, ha figyelembe vesszük, hogy előnyök és hátrányok nem automatikusan halmozódtak a fejlett, ipari, illetve az elmaradottabb, agrárországok oldalán, s a belső társadalmi szerkezet, földrajzi-természeti és egyéb tényezők hatására a szabadkereskedelem és az adott világgazdasági rendszer nem egy, viszonylag elmaradottabb agrár- és nyersanyagtermelő ország számára is kedvezőtlen kihasználható lehetőségeket kínált. Érthető tehát, hogy a világgazdaság nemzetközi intézményesítésével, a szabadkereskedelemmel, majd a nemzetközi piacok felosztásával, vagyis a világgazdaság 19. századi nemzetköziesítésével úgyszólván egyidejűleg bontakozik ki és erősödik meg az ellentendencia a világgazdaság nemzeti egységeinek határozottabb elkülönítésére, az egységes világgazdaságon belüli önálló nemzeti keretek megerősítésére. A világgazdaság nemzetköziesítésével egy időben tehát a 19. század egyben a világgazdaság „nemzetiesítésének" gyakorlatát is kibontakoztatta.

---

* Tindall, R. E.: Multinational Enterprises. New York—Leiden, 1975. 8.

** Fröhlich, F. W.: Multinationale Unternehmen. Entstehung, Organisation und Management. Baden-Baden, 1974. 26.

A világgazdaság önálló nemzeti egységeinek erősödő elkülönülése

Az angol szabadkereskedelmi ideológiának születése, Smith, Ricardo és Mill munkásságának évtizedei egyben a védővámos elzárkózás nemzeti ideológiája kibontakozásának, Hamilton, Fichte és List tevékenységének korszaka is. Amennyire nem véletlen, hogy a szabadkereskedelmi liberalizmus ideológiáját az ipari forradalom úttörő országának, Nagy-Britanniának politikai gondolkodói és közgazdászai fogalmazták meg, annyira természetes, hogy a védővámos, elzárkózó nemzeti gazdaságpolitika filozófiáját és közgazdasági követelményeit elsősorban a későn induló, az ipari forradalom első áttörési időszakában még lemaradó országok gondolkodói, amerikai és német politikusok, filozófusok és közgazdák öntik formába.

A sort egyértelműen az amerikai Alexander Hamilton nyitja. E sokoldalú államférfi és politikai gondolkodó mintegy másfél évtizeddel a smithi zászlóbontás után az 1790-es évek elején készíti el négy híres jelentését az amerikai kongresszusnak. Az 1791. december 5-én beterjesztett „Jelentés a gyáriparról”, miközben számos elemében a smithi közgazdasági tételekből merít, gyökeresen ellentétes álláspontot foglal el a szabadkereskedelem és általában a gazdasági „laissez faire” koncepciójával szemben. Hamilton ugyanis a már jóval erősebb angol ipar szabad versenye ellen a még gyermekcipőben járó amerikai ipar állami védelme mellett tör lándzsát. A szabadkereskedelemmel szemben a védővámok nélkülözhetetlen fontosságát hangsúlyozza.

A gyakorlati politikus Hamiltonról feltehetően mit sem tudva fejti ki nagy hatású, átfogó programját a későn induló, lemaradott országok gazdasági stratégiájáról a német Johann Gottlieb Fichte, *Zárt kereskedelmi állam* címen 1800-ban megjelent könyvében. Az országon belül a legerőteljesebb központi-állami beavatkozást javasolja a „kereskedelmi anarchia” kiküszöbölésére, míg a külgazdasági politika vezérmotívumát a bezárkózásban jelöli meg. „A tervszerűen és számítások által irányított és nem a vak véletlenre bízott belföldi termelés és ipar állandóan növekszik, így a külföldi termékek helyét az országban előállított áruk veszik át.” A védővámos elzárkózás és önellátás politikáját a nem konvertibilis nemzeti valuta pénzügyi politikája tenné teljessé Fichte rendszerében.*

S ha a szabadkereskedelmi politika teóriája az 1840-es évekre John Stuart Mill munkásságával teljesedik ki, úgy a védővámos nemzeti gazdaságpolitika elméletének legfontosabb közgazdasági megfogalmazását az ugyancsak német

---

* Fichte, J. G.: Der geschlossene Handelsstaat. Ein philosophischer Entwurf als Anhang zur Rechtslehre und Probe einer künftig zu liefernden Politik. Jena, 1920.

Friedrich List 1841-ben megjelent munkája nyújtotta *A politikai gazdaságtan nemzeti rendszere* c. művében. Smith „kozmopolitizmusát", „materializmusát" és „individualizmusát" bírálva List a *nemzet* érdekét hangsúlyozva a nemzeti keretben, állami irányítással végrehajtott iparosítás programját fogalmazta meg. A szabadversenyt csak a fejlett ipari országok esetében tartotta hasznosnak, míg az iparosítás elérésének idejéig az erőteljes protekcionizmus védelme alatt végrehajtott importpótló iparosítás politikáját tartotta egyedül célravezetőnek.*

A szabadkereskedelmet elvető, nemzeti védővámos, államilag elősegített iparosítási politika teóriája a későn induló országokban ugyanúgy vált fokozatosan gazdaságpolitikai valósággá, mint a liberalizmus filozófiája az élenjáró, iparosodott országok esetében.

A nemzetköziesítő hatalmi törekvésekkel és világgazdasági folyamatokkal először az Egyesült Államok szegült szembe. Már az 1816. évi vámtarifa protekcionista jellegű volt. Észak és Dél érdekei azonban ebben a kérdésben is erősen ütköztek. A gyapot- és dohányexportban érdekelt Dél a szabadkereskedelem, illetve alacsony vámok pártján állt, míg az északi iparosok az iparnevelő védővámok hívei voltak. A polgárháború előtt az ötvenes években az amerikai vámokat csökkentették. 1859—1860-ban azonban Észak nagy győzelmeként fogadták el az ismét erősen protekcionista Morrill-tarifát, amely 1861-től lépett életbe. Ezt követően már nem volt újabb fordulat, a vámokat úgyszólván évente emelték. 1864-ben az amerikai vámok átlagosan az érték 47%-át tették ki. Az 1890-es McKinley-tarifa már 50, az 1897-es Dingley-tarifa pedig 57%-os védelmet nyújtott az amerikai iparnak.

Németországban a bismarcki politika hamarosan Friedrich List elveire helyezkedett, s erőteljes vámokkal védte fejlődő iparát. A fordulat az 1879-es vámtarifák életbe léptetésével vette kezdetét. A protekcionizmus bevezetését ez esetben — szemben az amerikai érdekütközéssel — a birtokos és ipari körök teljes érdekazonossága könnyítette meg, hiszen nemcsak az iparosok, de a beözönlő tengerentúli és kelet-európai agrártermékek versenyét kirekeszteni kívánó birtokosok is a protekcionizmus hívévé szegődtek. Az 1906-os újabb német vámtarifák nemcsak magasabbak voltak, de 5400 csoportba sorolva az árukat, rendkívül árnyalt, differenciált rendszerrel tették teljesebbé a védelmet, miközben a német gazdaság számára fontos behozatali cikkekre, bizonyos félgyártmányokra és még inkább nyersanyagokra alacsony vámot vetettek ki, vagy vámmentességet biztosítottak.**

Az amerikai és német védővámos politika nyomán hamarosan néhány fejlett, iparosodott nyugat-európai ország is fokozatosan szakít a szabadkereskedelmi politikával. Franciaország például alig több mint két évtizeddel a Cobden—Chevalier-megállapodás aláírását követően, 1881-ben már mérsékelt vámemelést hajt végre, s a Méline-tarifa 1892. évi bevezetése már határozott fordulat a protekcionizmus felé, amelyet az 1910-es új vámtarifák csak megerősítenek. Svájc fokozatosan, a vámmódosítások egész sorával (1884, 1891, 1906) csatlakozik a védővámos táborhoz.

---

* List, F.: A politikai gazdaságtan nemzeti rendszere. Budapest, 1940.

** Wehler, H. U.: Bismarck und der Imperialismus. München, 1976. 100—108.

A német és amerikai példa azonban a többi későn induló, viszonylag elmaradott, nem iparosodott országban váltott ki igazán nagy visszhangot. Spanyolország — mely 1820-tól szigorú mezőgazdasági vámvédelmet alkalmazott és 1834-ben még növelte is vámtételeit — az 1868-as alkotmányt követő liberális korszakban a szabadkereskedelem felé tett lépéseket. Az 1873. évi restauráció azonban itt is erőteljes visszatérést hozott a protekcionizmushoz. Görögország 1830-tól védővámpárti. Ám míg ekkor az érték mindössze 10%-át tette ki a vám, 1884-től átvették a magasabb francia tarifákat. Az Orosz Birodalom 1868-tól fordul az erősebb vámvédelemhez, s az 1891-, 1893-, majd 1900-as vámrendelkezések állandó tarifaemelést hajtottak végre. Egyes számítások szerint az orosz vámvédelem volt a legmagasabb ebben a periódusban. Olaszország 1878-ban, majd 1887-ben, az Osztrák—Magyar Monarchia a 19. század végi fokozatos vámemelések után különösen 1906-tól tér a protekcionizmus útjára, s ugyanezt teszik a Balkán országai is, amint megszabadulnak korábbi szerződéses kötelezettségeik béklyóitól. Bulgária például 1897-ben a korábbi 8%-ról 25%-ra emelte vámjait. Románia (1886-ban), Szerbia (1906-ban) vámemelési lépései következtében vámháborúba keveredett az Osztrák—Magyar Monarchiával.*

A fordulat a protekcionizmushoz az 1870—1880-as évektől egyértelművé vált, s 1903-ban Joseph Chamberlain révén már Angliában is akadt szószólója a vámpolitika módosításának és a birodalmi preferenciarendszerre való áttérésnek. Az első világháborúig azonban Anglia, Hollandia és Dánia kitartott a szabadkereskedelem mellett.

A szabadkereskedelemtől a protekcionizmushoz végrehajtott fordulat, még ha a védővámok emelése ekkor nem is jelentett maradéktalan elzárkózást, befelé forduló prohibíciót, egyértelműen jelzi a nyugat-európai dominanciával kialakult, ezer szállal és intézménnyel összekapcsolt világgazdasági nemzetköziség elleni erős nemzeti lázadást, melynek élén ekkor a közép-, dél- és kelet-európai országok, valamint az Egyesült Államok állanak. Ezek az országok nem akartak beletörődni a nemzetközi munkamegosztás mintegy két évszázados rendjébe, nem akarták tartósítani agrárstátusukat, nyersanyagszállító szerepüket, hanem maguk is végig kívánták járni az ipari forradalom útját, be akartak kerülni az iparosodott, magas fejlettségű országok exkluzív klubjába. Néhány országnak, elsősorban az Egyesült Államoknak, Németországnak és a skandináv országoknak az első világháborúig eltelt évtizedekben valóban sikerült is elérni e minden nemzet által annyira óhajtott célt. Más kontinensek és országok azonban általában nem voltak abban a helyzetben, hogy önálló gazdaságpolitikát folytathassanak. A nemzeti gazdaságpolitika, az iparosítás, az önellátás igénye azonban erősen terjedt, s az első világháború, majd az azt követő békerendszer nyomán különlegesen felerősödött, s elöntötte a világot. Mindez azonban már a világgazdaság fejlődésének új szakaszához vezet.

---

* Bairoch, P.: Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^{e} siècle, Paris. 1976. 60.

2. Az ipari forradalom úttörő országa: Anglia

A 19. század gazdaságának története a legszorosabban összekapcsolódik az ipari forradalom kibontakozásával és európai térhódításával. Az ipari forradalom pedig — bár hevesen vitatják, hogy vajon beszélhetünk-e egyáltalán forradalomról — elválaszthatatlan Anglia úttörő szerepétől. Anglia volt az az ország, ahol az 1780-as évektől számos új technikai találmány látott napvilágot, s radikális — de használjuk csak bátran a kifejezést — forradalmi változások egész sorát indította el a gazdaságban és a társadalomban. Mindezek nyomán Anglia a 19. század közepére — éppen az ipari forradalom hatására — az iparosodott, urbanizált, új, modern tőkés gazdaság és társadalom úttörő országa s legerősebb fellegvára lett.

Miért éppen Anglia?

Vajon miért Anglia vált a világtörténelmi fordulat klasszikus hazájává? Ez a kérdés annál is indokoltabb, mivel a 18. század legfőbb gazdasági változásai más fejlett európai országokban is végbementek. A tőkefelhalmozódás igen jelentős volt a kereskedő Hollandiában, s a nagy területű és népességű Franciaországban is — amely egyébként az európai kontinensen politikai és kulturális hegemóniája mellett a természettudományokban is nagyhatalomnak számított — sok vonatkozásban lépést tartott a szigetországgal. Anglia előnye azonban néhány területen mégis egyértelmű; az angol mezőgazdaság terméshozamai magasabbak, termésingadozásai pedig kisebbek voltak. Az ipari technológiában a koksz megjelenése és az első primitív gőzgépek üzembe állítása már éreztette hatását a szigetország iparában. Anglia tőkefelhalmozása is előrehaladottabb szinten állt, és a külkereskedelem mennyisége is lényegesen meghaladta a versenytársak külkereskedelmének szintjét. Végül pedig fejlettebbnek bizonyult a pénzügyi rendszere. John Law-nak Franciaországban nem sikerült meghonosítania az Angol Nemzeti Bank rendszerét. Ezek az előnyök ugyan már a 18. században keletkeztek, a gazdasági fejlődés üteme azonban ekkor még nagyjából azonos volt a két országban. Egyes számítások szerint Franciaországban mind a külkereskedelem volumene, mind az ipari termelés növekedése a 18. század végéig lépést tartott az angol gazdaság hasonló szektoraival. A gazdasági élet egyes területeit vizsgálva, ebben a században nemcsak Franciaország állítható Anglia mellé, hanem a politikailag széttagolt és egészében gazdaságilag elmaradott Németország egyes vidékei, de még inkább Hollandia, amelyet a 17—18. században joggal tekintettek par excellence tőkés országnak. Ha azonban választ akarunk adni arra a kérdésre, hogy miért Anglia az ipari forradalom hazája, akkor már nem a tényezők egyike vagy másika szolgálhat kiindulásként, hanem a különböző tényezők sajátosan kedvező egybeesése, amely az ipari forradalom ugyancsak komplex folyamatát kiváltotta.

Egyes tényezőket vizsgálva több országban is találkozhatunk az angliainál kedvezőbb esetekkel. Jóllehet az adatok megbízhatóságához kétség férhet, mégsem vitatható, hogy a 18. században Poroszország mezőgazdasági termelése is — igaz, főleg az új földek használatbavételével — lényegesen növekedett. A vastermelést tekintve (1718: 110 000 t, 1800: 163 000 t) Oroszország is lépést tartott még Angliával. A spanyol textilipar még állta a versenyt az angollal és a szász ipari diverzifikáció és export sem maradt el lényegesen az angol mögött. És mégis a gazdaság összessége, a szigetország part menti és folyami hajózása, a kiterjedt csatornarendszeren egyedülálló tömegszállítási lehetőségei, a nyersanyaggazdagság, a társadalom nyitottsága és puritán, dolgos, felhalmozó mentalitása a történelmi előfeltételeket, melyek valamennyi tényező együtteséből formálódtak, sehol sem tette annyira kedvezővé, mint éppen Angliában*, ahol a tőkés termelési viszonyok kialakítását, a régi keretek eltakarítását az angol forradalom már a 17. században elvégezte. F. Crouzet, az angol gazdaság francia kutatója ezt a körülményt így összegezi: „valamennyi területet áttekintve Angliában az újítások feltétele sokkal kedvezőbb volt, mint Franciaországban”.**

A 18. századi előzmények

Ha vannak olyan országok, amelyek világosan bizonyítják, hogy a kapitalizmus kialakulása és az ipari forradalom távolról sem szinonim vagy egybeeső fogalmak, akkor Anglia feltétlenül az. A korai — egyes szerzők által kereskedelminek nevezett — kapitalizmus jelensége ugyanis Hollandia mellett leginkább itt volt megfigyelhető, és ha el is fogadjuk M. Dobb* — Marxra támaszkodó — véleményét, mely szerint az ipari forradalom előtti kapitalizmus a kapitalizmusnak nemcsak korai, de még éretlen szakasza, akkor sem feledkezhetünk meg jó néhány olyan tényezőről, melyek már a 17. század második felétől lényeges gazdasági átalakulásra, s többé-kevésbé tartós, állandó gazdasági növekedésre utalnak.

---

* Ezért nem lehet elfogadni A. Milward és S. B. Saul nézetét, amely szerint: „A 18. századi Anglia sem társadalmilag, sem gazdasági szempontból nem különbözött gyökeresen a többi európai országtól.” Milward, A. S.—Saul, S. B.: The Economic Development of Continental Europe 1780—1870. London, 1973. 30.

** Crouzet, F.: Angleterre et France au XVIII^{e} siècle. Essai d’analyse comparée de deux croissances économiques. Annales, É. S. C. 21/2 1966.

Az angol ipar már 1750 előtt is egyre életképesebb, s erős kereskedőosztály, vállalkozók rétege alakult ki, amely egyre nagyobb befolyást gyakorolt az állam ügyeire. Forradalmi átalakulás ment végbe a mezőgazdaságban, és sok szerző szerint a külkereskedelem átalakulását is forradalmi jellegűnek tekinthetjük.** A már közel 1000 mérföld hosszúságú hajózható csatorna, s a mintegy 300 Newcomen-féle gőzgép és néhány más technikai felfedezés jelzi, hogy az angol gazdaság mozgásba lendült.

Nem kétséges, hogy a 18. század közepének Angliájában felgyorsult a történelem. Földrajzi izoláltsága még elegendő volt ahhoz, hogy megkímélje az ország területét a kontentális háborúk pusztításától, de a hajózás fejlődése folytán már nem szigetelődött a kontinens gazdasági életétől. Az ország fekvése és a hajózás Angliát mindinkább a világkereskedelem központjává tette, fokozatosan elhódítva a vezető szerepet Hollandiától.

London a 18. század elejétől, a piacok növekvő szerepe révén, az angol gazdaság valóságos központja lett. Az árugazdagság kiterebélyesedése pedig, a belső munkamegosztás eredményeként, a mezőgazdasági technika gyors átalakulására, a növekvő népesség szükségleteinek kielégítésére ösztönözte a mezőgazdaságot. A mezőgazdaságból származó jövedelmek pedig az ipari termelés számára nyitottak mind szélesebb belső piacot. A 18. század végére az angol mezőgazdaság már aligha volt a korábbi tradicionális földműveléshez hasonlítható. Egyfelől az ún. enclosure (bekerítések) révén a földbirtokstruktúra radikálisan megváltozott. 1750-ig a mezőgazdasági földterület közel felét érintette az enclosure, majd a következő fél évszázadban csak a parlament által hivatalosan jóváhagyott bekerített területek nagysága is további mintegy 7 millió acre-re rúgott. A földjükről elűzött kisgazdák helyett mindinkább tőkés gazdaságot folytató tulajdonosok vagy bérlők kezére jutott a volt közös földek nagy része. Másfelől változott a művelési mód. A régi háromnyomásos gazdálkodás átadta helyét a modernebb vetésforgónak. Jobb ekével mélyebben szántottak, és a trágyázással is növelték a terméseredményeket. Charles Townshend tevékenysége nyomán előrehaladt a vetőmag tisztítása, a lóvontatású eke használata és a takarmányozás alkalmazása.

---

* Dobb, M.: Studies in the Development of Capitalism. London, 1947. 17. skk.

** Vö. Hartwell, R. M.: The Industrial Revolution and Economic Growth. 2. fejezet. London, 1971.

Az ipari forradalom okait kutatva, R. M. Hartwell kiemeli: „Két jelenség volt különösen fontos a mezőgazdaságban: az 1730 után mintegy 20 éven keresztül elért jó termés, amely egyfelől lenyomta az élelmiszerárakat, másfelől strukturális változásokat idézett elő a mezőgazdaságban. A vásárlóerő növekedett, mégpedig olyan időszakban, amikor elsősorban az élelmiszerárak határozták meg a béreket. A földpiacon ugyanakkor elapadt a kínálat, s ez a földárakat megemelte, rádöbbentve a farmereket a föld árának fontosságára, azokat pedig, akik hagyományosan földbe fektették vagyonukat, arra késztette, hogy más megélhetési és beruházási lehetőséget keressenek."*

Más megélhetési és beruházási lehetőség a 18. századi Angliában kétségkívül kínálkozott. A virágzó kézműipart semmiféle — a kontinensre oly jellemző céh és más középkori — szabályozás nem gátolta fejlődésében. A vasfogyasztás lényegesen növekedett, bár a vastermeléshez még általában nem szenet használtak. A hajóépítés, a mezőgazdaság és az építkezések a még hagyományos technikával dolgozó vasiparnak jó piacot biztosítottak, és néhány nagyobb méretű vasmű kialakítását is lehetővé tették. A falusi háziiparra épülő és a Verlag-rendszer kereteiben működő gyapjúipar is virágzott, s a belső piacok mellett a világpiacot is kezdte meghódítani. Az angol export értéke 1700 és 1750 között mintegy megkétszereződött, és a kivitel közel felét már a gyapjúipar árui tették ki. Gazdaságilag tehát kifizetődőnek tűnt minden ipari beruházás, annál is inkább, mivel a kor technológiai színvonala mellett a beruházási költségek (inkább forgó-, mint állótőkére volt szükség) viszonylag alacsonyak voltak.

Angliában azonban nemcsak gazdasági értelemben voltak meg az ipari fejlődés kedvező feltételei. Már a 18. században jórészt eltűntek azok a társadalmi korlátok is, amelyek a kontinensen még erősen akadályozták a kapitalista viszonyok kibontakozását, az ipar megerősödését. Angliában — nem kétséges, a reformációnak és a korai polgári forradalomnak ebben oroszlánrésze volt — az állami intézményrendszertől a társadalmi mentalitásig lényegében minden a kereskedelem és az ipar fejlődésének kedvezett. Érdemes külön hangsúlyozni az angol vezető osztályok erőteljes érdeklődését az ipar iránt. Angliában a kereskedelemnek korábban nagyobb jelentősége volt, Franciaországban pedig még mindig megbecsültebb polgári foglalkozásnak számított, mint az ipar. Az iparral kapcsolatos francia mentalitást még a 19. század első felében is a legnagyobb franciaországi pénztőkés, Rothschild ismert mondása jellemezte: Ha valaki el akarja veszteni a pénzét, akkor arra három lehetőség kínálkozik: egyik, ha a nőkre költi, a másik, ha szerencsejátékot űz, a harmadik, ha az iparba fekteti. Az angolok az ipar szerepét és lehetőségeit másként látták.

---

* Hartwell, R. M.: The Causes of the Industrial Revolution in England. London, 1967. 25—26.

Az angol vezető társadalmi osztályok piac- és profitcentrikus szemléletük alapján az iparűzést ugyanúgy nem tekintették megalázó foglalkozásnak, mint a kereskedelmet. A kereskedelmi és egyéb tőke fokozatosan ipari tőkévé kezdett válni, amely nemcsak uralta a termelést, de behatolt a termelési folyamatokba, és gyökeresen átalakította azokat. A 18. századi angol gazdaságpolitikát — és ebben gazdasági és társadalmi mozzanatok egyaránt fellelhetők — már erősen az ipar, pontosabban az ipar belső piacának védelme határozta meg. A 18. századot a közgazdasági gondolkodás és a gazdaságtörténet szempontjából a merkantilizmus elvéhez szokás kapcsolni, ahhoz a gazdaságpolitikai elvhez, amely a külkereskedelem ösztönzését tekinti a gazdasági fejlődés (gazdagodás) legfontosabb emeltyűjének. A merkantilista politika klasszikus példáját pedig hagyományosan Franciaországban, a felvilágosodott abszolutizmusban, Colbert tevékenységében jelölik meg. Angliában ugyan talán kevésbé határozottan fogalmazódtak meg a merkantilizmus elvei, talán nem annyira állt előtérben a külkereskedelem támogatása és a külkereskedelmi többlet biztosítása, mint Franciaországban, mégis a 18. század itt is a külkereskedelem kiterjedésének százada. London mellett sorra emelkednek ki új kereskedővárosok, mint például Glasgow, Bristol, Liverpool. Míg 1700-ban 6,5 millió £, 1750-ben 12,7£, addig 1800-ban már 40,8 millió £ volt az export értéke. A több mint hatszorosra növekvő export már a 19. század elejére pozitív külkereskedelmi mérleget teremtett, a század közepére 5, a végére pedig 12 millió £ kiviteli többletet eredményezett. Az exporttöbbletet természetesen az ipar biztosította. Az exportiparágak különösen gyorsan fejlődtek a 18. században. A textilipar már ekkor termelésének mintegy 50%-át, Yorkshire gyapjúiparának, de mindinkább Lancashire pamutiparának termékeit, külföldre szállította. Anglia esetében azonban nem kevésbé fontos, hogy az ország már ekkor jelentős gyarmatbirodalom központja, s kereskedelmének nem jelentéktelen részét éppen a gyarmati kereskedelem tette ki. A 18. század közepén Anglia exportjának egyharmada Indiába, Nyugat-Indiába és Amerikába irányult, az importnak viszont közel fele innen származott. A távoli kontinensek árui többnyire angol hajókon érkeztek a Brit-szigetekre, hogy majd más országokba szállítsák azokat. Az angol városok, főleg a kikötővárosok gyors fejlődésének ez volt az egyik mozgatórugója. Liverpool előretörése például elképzelhetetlen lett volna gyarmati kereskedelem, mi több, a rabszolga-kereskedelem nélkül.

A 18. századi Anglia tehát már nem volt szegény ország. A gyarmati kereskedelemből származó jövedelmek is közrejátszottak abban, hogy viszonylag fejlett belső piaccal rendelkezett. A legfejlettebb belső piac sem lett volna azonban képes azt a gyors ütemű áttörést biztosítani, amely az ipari forradalommal végbement. A termelés növekedése tehát távolról sem volt a belső piac növekedésének kizárólagos függvénye. E. Hobsbawm-nak feltehetően igaza van, amikor arra utal, hogy a kor — a piacok fejlettsége — a világon legfeljebb egyetlen országban teremtette meg az ipari forradalom feltételeit. Nemcsak az illető ország belső gazdasági szerkezetét tekintve, de abban az értelemben is, hogy a világgazdaság adott fejlettségi szintjén csak egyetlen ország számára vált lehetővé, hogy a „világ ipari műhelyének” monopóliumát megszerezze és annak segítségével gyorsítsa fel saját fejlődését. Egy időben, több országot átfogó iparosodásra akkor még „nem volt hely”.*

Anglia — ismét nem utolsósorban a gyarmati kereskedelem folytán — már megfelelő tőkével rendelkezett ahhoz, hogy a kor ipari szükségletének kielégítéséhez szükséges befektetéseket finanszírozhassa. Ez a pénzügyi tevékenység a 18. században még jórészt megfelelt a kereskedelmi tőke hagyományos formáinak. Nagy mennyiségű nyersanyagot kellett beszerezni, hogy azt a Verlag-rendszeren keresztül ki lehessen adni feldolgozásra. Biztosítani kellett az értékesítési folyamat fedezésére szükséges forgótőkét stb. Az állótőkeigény azonban a manufaktúrákban még nem volt jelentős. A kereskedelem és az ipar közötti kapcsolat abban a tényben is világosan kifejezésre jutott, hogy az exportiparok sokkal gyorsabban növekedtek, mint a többi iparágak. 1700 és 1750 között az exportiparágak 76, a többiek viszont csak 7%-kal bővítették termelésüket. A kormány pedig sohasem feledkezett meg arról, hogy az exportot és az exportiparágakat támogassa. Az angol gazdaságtörténet neves kutatói azon a véleményen vannak, hogy a kereskedelemben kell keresni az angol ipari forradalom eredetét. E. Hobsbawm egyenesen így fogalmaz: „Iparunk eredetét a kereskedelemben, különösen az elmaradott országokkal való kereskedelemben kell keresnünk.”**

Mégsem lenne helyes ezt a nézetet kritikátlanul elfogadni, s megfeledkeznünk jó néhány más tényezőről, amelyeket más szerzők sorakoztatnak fel, és amelyeket E. Lipson a következőkben foglal össze: „a tőkefelhalmozás”, „a vállalkozói osztály”, „a népességnövekedés”, „a belső piac” és a „szén korai felhasználása”.***

Miután e tényezők egy részére már röviden utaltunk, térjünk rá a népességnövekedés problémájára. Önálló tényezőnek ezt már azért sem tekinthetjük, mert az átalakulás más elemeitől elválaszthatatlan, s a belső piac növekedésében tulajdonképpen benne is rejlik. Adam Smith a belső piacot a népesség nagysága és a társadalmi munkamegosztás fejlettsége kombinált függvényének tekintette. Ami a népesség abszolút számát illeti, e tekintetben sem Angliáé volt az elsőbbség Európában, Franciaország lakossága lényegesen nagyobb volt, de Spanyolország népessége is meghaladta a szigetországét.

Anglia népességét Walesszel együtt, de Skócia nélkül a 17. század végén mintegy 5,5 millióra becsülik. Az 1801-es népszámlálás 9 millió emberről adott számot, s ez kiegészült Skócia 1,5 milliós lakosságával. Figyelembe véve a korábbi lassú szaporodást, olykor teljes stagnálást, sőt visszaesést is, ez már érdemleges szaporulatnak számított. Különösen 1740 után, mikor is a lakosság növekedése felgyorsult. 1740 és 1780 között az évi gyarapodás 4%-ról 7%-ra emelkedett. Ez azonban aligha tekinthető olyan változásnak, amely Anglia esetében magyarázatot adna a korai indulásra. Annyi azonban bizonyos, hogy a növekvő népesség az „emberi tőkének" és a piacnak is biztosította azt a minimumát, amely a nagy gazdasági áttöréshez hozzájárulhatott.

---

* Hobsbawm, E. J.: Industry and Empire. London, 1969. 49.

** Uo. 54.

*** Lipson, E.: The Growth of English Society. London, 1949. 190—191.

A szénellátottságot még kevésbé tekinthetjük az angol ipari kiugrás önálló, döntő tényezőjének. A természeti-technikai feltételek csupán sokkal szélesebb összefüggésbe ágyazva értékelhetők az ipari forradalom szempontjából. Kétségtelen, hogy az ipari forradalom által kifejlesztett új technika alkalmazhatósága nagyon erősen függött a szénellátástól, pontosabban attól, hogy szén nagy mennyiségben és olcsón álljon rendelkezésre. Ez a feltétel Angliában kétségkívül fennállt. A nagy mennyiségű, kiváló minőségű szén kitermelési költségei alacsonyak voltak, a szállítás költségeit pedig a part menti tengerhajózás és a csatornák olcsó vízi szállítása leszorította. Mégis igaznak tartjuk, hogy „a szén ára nem tekinthető olyan döntő tényezőnek, amely a 19. századi európai iparosodás kérdését eldönthette".*

A növekedési elméletek általában azokat az országokat tekintik alacsony fejlettségűnek, amelyekben igen nagy a mezőgazdasági népesség aránya, olyan alacsony a jövedelem, hogy azt nagyjából élelemre költik, csekély a megtakarítás és a felhalmozás, az alacsony képzettségű lakosság gyorsabban növekszik, mint a termelés, gyenge a belső piac és fejletlen a kereskedelem, nincs megfelelő közlekedési hálózat és nincs hitelrendszer, gyenge a mezőgazdaság és hiányzik az ipar. Az ilyen gazdaságok alacsony jövedelme és megtakarítási hányada nem teremt megfelelő keresletet. Nem ruháznak be kellő mennyiségben, és ezért a gazdasági növekedés nem kap megfelelő ösztönzést. Jóllehet ez a kritériumrendszer inkább a 20. századra tekinthető jellemzőnek, mégis, ha a 18. század második felének Angliájára alkalmazzuk, azt állapíthatjuk meg, hogy Anglia már ekkor túljutott a gazdasági fejlettség azon szintjén, melyet két évszázaddal később is a fejlettség küszöbének tekinthetünk.

Népesedés és agrárfejlődés

A népesedés gazdasági összefüggésének kérdésére éppen a 18—19. század fordulóján hívta fel Malthus a korabeli közvélemény figyelmét. Nézetei érthetően riadalmat keltettek, hiszen a szerző a népességnövekedésben nem a gazdasági fejlődés örvendetes következményét vagy feltételét látta, hanem arról értekezett, hogy a mértani haladvány ütemében gyarapodó népesség és a számtani haladvány ütemében növekedő javak és élelmiszer-termelés között hamarosan feloldhatatlan ellentmondás keletkezik, s ez veszélyes következményekkel jár az egész társadalomra. Malthus írása 1798-ban látott napvilágot, és tapasztalatai a mezőgazdaság területéről származtak, figyelmen kívül hagyva a meginduló iparosodást, amely igényelte a népességgyarapodást. De tradicionálisan szemlélte Malthus a mezőgazdaságot is, hiszen éppen a 18. században ennek is egyre több olyan szektora alakult ki, amely gyorsan fejlődött, s ezek át tudták törni a rosszabb földek művelés alá vétele következtében csökkenő hozadékból származó gátakat. Angliában az ipari forradalmat nem utolsósorban az tette lehetővé, hogy a mezőgazdaság szilárd bázisára épülhetett. „1700 és 1800 között csodálatos változás történt — írja az angol mezőgazdaságról E. L. Jones —, Anglia nemcsak megkétszereződött népességét tudta élelmiszerrel ellátni, de megfelelő takarmányt biztosított a megháromszorozódott lóállománynak is.”*

---

* Kindleberger, C. P.: Economic Growth in France and Britain 1851—1950. Cambridge, Mass., 1964. 19.

Ismeretes, hogy nagyjából a 18. századig a mezőgazdaság, a terméseredményeivel meghatározó szerepet játszott az országok gazdasági életében, de nem volt képes rendszeres, nagy mennyiségű többletet termelni. A malthusi csapda koncepciója éppen abban rejlett, hogy a népesség növekedésének a mezőgazdaság termelési szintje eleve korlátokat állít. Bár új földek termővé tételére volt ugyan lehetőség, ezek azonban jobbára gyengébb minőségű földek voltak, a régi földeken pedig a korábbi technológia mellett kétségtelenül tapasztalható volt a csökkenő hozadék. Évszázados tapasztalat volt, hogy egy termelő a mezőgazdaságban általában 20-25%-kal tudott többet termelni, mint saját — és nem termelő családjának — szükséglete. Ezt a felesleget sajátították el a feudális uralkodó osztályok a különböző szolgáltatások — kilenced, tized — formájában. Abban az esetben azonban — és az az eset rendkívül gyakori volt a kizárólagosan az éghajlat szeszélyétől függő mezőgazdaságban —, ha rossz volt a termés, gyakran éhínség ütötte fel a fejét vagy nem volt biztosítva az egyszerű újratermeléshez szükséges vetőmag sem. Ilyenkor éleződött ki különösen a földesúr—jobbágy ellentét, hiszen a feudális kizsákmányolás már a megélhetést is veszélyeztette. A gyakori éhínségek (a fejletlen közlekedési viszonyok miatt igen nehéz volt más vidékek esetleges többletéből az élelemhiányt pótolni) meglehetős szabályossággal ütötték fel fejüket, s eleve a népességnövekedés gátjává váltak. A mezőgazdaság alacsony termelékenysége a társadalmi munkamegosztás terjedését is gátolta, hiszen nem volt elegendő nélkülözhető munkaerő, mely a mezőgazdaságból az iparba áramolhatott volna.

---

* Jones, E. L.: Agriculture and Economic Growth in England 1650—1815. London, 1967.

A 18. századi változás lényegét abban jelölhetjük meg, hogy a termelékenység növekedésével a terméstöbblet mintegy 40-50%-ra emelkedett, s ez jobb években már nagy mennyiségű munkaerőt szabadított fel, de rossz termés esetén — ebben az időszakban 30—50%-os termésingadozás sem volt rendkívülinek tekinthető — sem idézte fel az éhínség rémét.

Egyes becslések szerint az egy acre-ra eső búza terméshozama 1200 és 1650 között 8 bushelről 11 bushelra nőtt. A következőkben egy évszázad elegendő volt hasonló nagyságú (kb. 30%-os) növekedéshez, ezt követően pedig 1750 és 1800 között fél évszázad alatt értek el újabb, hasonló arányú fejlődést. 1800-ban már 20 bushel volt egy acre föld búzahozama. Nem véletlen, hogy a 18. század közepére Anglia mezőgazdasági termékeket exportált.

Az angol mezőgazdasági termelés gyors 18. századi növekedése több technológiai újításra vezethető vissza. A nyomásos gazdaság (amely kettős, fejlettebb vidékeken hármas formában évszázadokig uralkodott, és amely a termőterület jelentős részét állandóan ugaron hagyta) fokozatosan átadta helyét a vetésforgórendszernek, amely a különböző tápanyagigényű növények váltakozó vetése révén feleslegessé tette a földek egy részének pihentetését (ugar), a földet a talajerő-utánpótlást is biztosítva jobban kihasználta, és magasabb terméshozamokat eredményezett. Ez már az ún. Townshend-féle négyes forgó mellett is így volt, de a rendszer tökéletesítése tizenhatos növényi forgót is kidolgozott már. Egyidejűleg egy sor új növényi kultúra terjedt el, amelyek közül különösen a takarmánynövények voltak fontosak. Új munkaeszközöket alkalmaztak. Így került sor a faekének vasekével vagy legalábbis vassal ellátott ekével való felváltására, amely a szántásmélységet és ezáltal ismét a terméshozamokat befolyásolta. (Egyidejűleg a vastermelés számára növelte a belső piacot.) Sarló helyett a betakarításhoz mindinkább a kaszát alkalmazták, csökkentve e rendkívül munkaigényes folyamat munkaerő-szükségletét. Szerepet játszott a vetőmag-előkészítés és -tisztítás is. Az igaerő is megváltozott, ökrök helyett mindinkább lovakat alkalmaztak a szántáshoz. Egy pár lóval ugyanannyi idő alatt 50%-kal több földet szántottak fel, mint egy pár ökörrel. A mennyiségben és minőségben megnőtt takarmánytermesztés több és jobb minőségű állattartást tett lehetővé. Megalapozta az istállózó állattenyésztést, az állatállomány biztos átteleltetését, s a korábban úgyszólván elkerülhetetlen tömeges tavaszi kényszervágásokat, amely addig megakadályozta az állatállomány gyarapodását.

Az angol mezőgazdaság a 18. század második felére valóban megfelelő bázist biztosított az ipari átalakuláshoz. Anglia volt az egyetlen ország, amelynek gazdaságában a mezőgazdaság már nem dominált egyértelműen. 1800-ban az angol lakosságnak már közel fele nem a mezőgazdaságban dolgozott. A lakosság elvándorlása a mezőgazdaságból emberi tragédiákat okozott. Az „enclosure" révén tömegével űzték el az embereket a földről, és a 18. század végén Angliában, hagyományos értelemben, már nem volt parasztság. 1790-ben a megművelt földterület háromnegyed része tőkés módon termelő földesurak kezén volt, és az ún. freeholderek legfeljebb a föld 20%-át birtokolták. A gazdaságilag és társadalmilag jelentéktelenre zsugorodó parasztság, valamint a nincstelen földmunkások — már ipari tartaléksereget biztosító — tömege határozta meg az angol falu képét.

A mezőgazdasági termelés növekedése tette elsősorban lehetővé, hogy az angol gazdaság növekedése nagyjából lépést tartott a népesség gyarapodásával. „A 18. század közepén a mezőgazdaság, ha nem is kezdeményezte, de lehetővé tette a gazdasági fellendülést. Ezek alapján azt kell mondanunk, hogy az 1740 körül kibontakozó konjunktúra még nem volt más, mint az iparosítás előtti gazdaságok olykor ismert jelensége" — állapította meg Phyllis Deane. „Ha így van — folytatja —, akkor arra a következtetésre kell jutnunk, hogy az angol ipari forradalom ténylegesen 1780 körül kezdődött, és az azt megelőző évtizedek inkább még csak az előkészítő szakaszt jelentik."*

A termelés új szervezete, a vállalkozó és az újítás

Az ismert angol szerző azzal támasztja alá fenti megállapítását, hogy a 18. század közepén a termelés bővülése, és különösen a külkereskedelem fellendülése még jórészt a hagyományos technikai bázison ment végbe. Lényeges változást vél azonban ő is felfedezni a termelés szervezetében, ha úgy tetszik, a termelési viszonyokban. Ezeket a változásokat főként két összefüggésben érdemes kiemelni. Egyrészt, a hagyományos kistermelő üzem mindinkább tőkés — kizárólag piacra orientált — vállalkozásoknak adta át a helyét. Ezek nagyobb létszámú és részben specializált munkaerőt alkalmaztak, és bizonyos állótőkével is rendelkeztek. Másrészt kialakult egy többé-kevésbé egységes belső piac, és formálódott a nemzetközi piac is. Mindez megfelelő intézményrendszer és infrastruktúra létrehozását kívánta meg. A kereskedelem és a hitelélet gyarapodása azonban ugyancsak a belső piac kiépülését jelezte. Hitelintézetek megteremtésével, az Angol Bank és a kormány közötti kapcsolat szabályozásával, a különböző hitelteremtő eszközök kiépítésével — ezek között például a váltóelszámítolás rendszerének tökéletesítésével, a vidéki bankok hitelkereteinek növelésével — vált az angol hitelrendszer alkalmassá arra, hogy a forradalmi átalakuláson és növekedésen keresztülment gazdaság rendelkezésére álljon.

Az angol gazdaság tehát a 18. század második felére mindinkább tőkés árugazdasággá változott, s fejlődését már a piaci mechanizmus határozta meg.

---

* Deane, Ph.: The First Industrial Revolution. Cambridge, 1965. 5.

A gazdaság ellenőrzése egyre inkább kikerült az egyéni döntések köréből, személytelenné vált piaci erőknek, közgazdaságilag fogalmazva, mindinkább az értéktörvény működésének lett alávetve.

E tényezők együttese adhat választ arra a kérdésre, hogy mi volt az a lényeges különbség minden más országgal szemben, amely Angliát az ipari forradalom úttörő országává tette.

Amire ezt követően szükség volt, az mindenekelőtt a technikai áttörés. Annál is inkább, mivel minden kisajátítás ellenére a piac, a kereslet gyorsabban bővült, mint a munkaerő. Az áttöréshez először is munkaerőt pótló találmányokra, másrészt tőkére volt szükség, hogy az új technikát biztosítani lehessen. Végül, de nem utolsósorban új társadalmi rétegre, a tőkés gazdaságot irányító vállalkozókra támadt igény. „Szükségessé vált egy új típusú kapitalista" — írja Maurice Dobb. — Nem a korábbi uzsorás vagy kereskedő, kis leszámítoló- és váltóüzletével vagy kereskedőházával, hanem az ipar kapitánya vált időszerűvé. Olyan személyiség, aki egyszerre szervezője és tervezője a termelési egység működésének, aki auktoritív fegyelmezője a foglalkoztatott munkásseregnek, annak a munkásseregnek, amely gazdasági értelemben nem rendelkezik állampolgársággal, amely arra van kényszerítve, hogy terhes kötelességét mások szolgálatában végezze vagy az éhség, vagy a munkafelügyelő korbácsától hajtva."*

Munkás és tőkés, technika és tőke, belső kereslet és külső piac egyaránt szükséges volt ahhoz, hogy a kapitalista fejlődés új szakaszába lépjen. Olyan szakaszba, amely egyaránt forradalmasítja a termelést és a termelési viszonyokat, amely nemcsak Angliát és az európai kontinens legfejlettebb országait vonja be az átalakulásba, hanem az egész világ gazdasági átalakulását vonja maga után, és valóban világgazdaságot és világpiacot teremt. Vannak, akik az ipari forradalom kialakulásának legdöntőbb tényezőjét vagy olykor *a döntő* tényezőt kívánják meghatározni. Egyesek Adam Smith nyomán a tőkefelhalmozásnak ítélik a pálmát, mint amely minden gazdasági fejlődés előfeltétele. Ismeretes viszont, hogy tőkefelhalmozás csak egy bizonyos gazdasági és történelmi szituációban vezet ténylegesen a gazdasági növekedés felgyorsulásához. Mások — és ezek többen vannak — technika forradalmi változására helyezik a hangsúlyt. A találmányok és újítások hirtelen megszaporodása, a gépek alkalmazása — szerintük — az ipari forradalom széles elterjedésének és diadalra jutásának igazi előfeltétele. A kérdést azonban itt is vissza lehet fordítani, hiszen találmányok és újítások korábban is voltak. Igaz, van igazság abban, hogy a történelem egyetlen korábbi szakaszában sem jelentkeztek az új találmányok ilyen tömegesen, ilyen nagy effektivitással, és soha sem volt ilyen viszonylag rövid idő a találmány és technikai alkalmazása, az újítás között.

---

* Dobb, 1947. 260.

Schumpeter talán ezért is jutott el az újító és újítás központi jelentőségének álláspontjához. Véleménye szerint a gazdasági fejlődés kulcsa az újítás és személyesen az újító kezében van. Ha az újítások nagy tömegben jelentkeznek, akkor következik be az ipari forradalom.* Természetesen az a nézet, amely az újítót teszi végül is az átalakulás centrális figurájává, szintén megkerüli a kérdést: vajon mi az oka annak, hogy egy történeti szakaszban az újítások és az újítók különösen nagy számban jelentkeznek; olyan nagy számban, hogy az már nemcsak mennyiségi növekedést, hanem minőségi változást is előidéz a gazdasági fejlődésben.

A társadalmi szerkezet és környezet szerepe — akár abban a formában is, hogy mikor képes egy társadalom a tőkefelhalmozásra, mikor alakul ki meghatározott megtakarítási hajlandóság, mikor nyernek az újítók ösztönzést és az újítások befogadást és alkalmazást — végül is hol kimondva, hol kimondatlanul, minden magyarázatot kereső teóriában felmerül. Kimondottan is jelentkezik azokban a nézetekben, amelyek a társadalom megváltozott struktúrájában és megváltozott értékrendjében keresik az ipari forradalom döntő faktorát. Az ismert és túlzott általánosítások, amelyek akár a vallások, akár meghatározott magatartások szerepére vonatkoznak, aligha elfogadhatók. A társadalmi struktúra döntő szerepének hangsúlyozása inkább abból a szempontból volt hasznos, hogy ennek a nézetnek a képviselői a történelmi fejlődés technikai és gazdasági tényezőinek egyoldalú és leegyszerűsítő túlhangsúlyozásával szemben felemelték óvó szavukat és ellenérveket szállítottak. Kielégítő magyarázatot azonban e komplex folyamat okairól nem tudtak adni. Ez ismét a gazdasági tényezők elsődlegességét kiemelők táborát erősítette. Képviselőik a modern gazdaságtan elméletében bőven találtak muníciót, midőn keresletorientációs növekedést véltek felfedezni az ipari forradalom mögött.

A külső és belső piac szerepe

J. M. Keynes nézetei, amelyek a jövedelmeket és a foglalkoztatást a beruházások függvényének tekintik és hangoztatják, hogy tömegtermelés és gyáripar elképzelhetetlen megfelelő piac nélkül, a piacot állították a vizsgálat előterébe.** Ennek kapcsán felmerült, hogy vajon a belső vagy külső piac játszott-e döntő szerepet. E. Hobsbawm szerint,*** mint már idéztük, mindenekelőtt az elmaradott országokkal való kereskedelem volt meghatározó. Ennek a tézisnek azonban ellentmond P. Bairochnak az a számítása, amely a 18. századi növekedés 5-9%-ára becsüli a külföldi pótlólagos kereslet igényét. Ezek szerint a növekvő termelés 90-95%-ban a hazai piac bővülő szükségletét elégítette ki. Az össztermelésre vonatkozó adatok is hasonló arányokra utalnak. A szerző arra is rámutat, hogy ha feltételezzük — és erre minden okunk megvan —, hogy a külső piacokon nagyobb hasznot értek el, s mintegy $^{1}/_{3}$-dal magasabb haszonkulcsot számítunk, akkor is legfeljebb 10-12%-ra rúghatott a külső piacból származó tőkefelhalmozási részesedés. Az ipari forradalom két kulcságazatában — a textil- és a vasiparban — sem jutunk ennél lényegesen magasabb arányokhoz. M. W. Flinn is azzal érvelt, hogy „a legtöbb iparág, és az ipar egésze számára a belső kereslet volt a döntő, és ez gyakorolta a legnagyobb befolyást a termelés növekedésére".* A külső piacok jelentős növekedése (ami már utal arra, hogy az ipari forradalom Angliában is mint a tőkés világgazdaság részében érlelődött) ellenére végül is a kutatók többsége a belső piac döntő szerepe felé hajlik. És ha a megoszló szakértői vélemények között aligha lehetne is egyértelmű igazságot tenni vagy valamiféle arany középutat keresni, az nem lehetséges, hogy a külső piacok és a külkereskedelem jelentős szerepe ellenére az ipari forradalom döntő ugrását, és azt, hogy ez miért éppen a 18. század vége felé és Angliában kezdődött meg, nehezen lehetne megérteni, ha a megelőző belső gazdasági és társadalmi változás — amelyhez a korábbi gyarmatosítás is hozzájárult — nem éppen Angliában teremtette volna meg az átalakulás gazdasági, technikai és társadalmi feltételeit, ha éppen a belső fejlettsége folytán nem Anglia lett volna képes az élre ugrani, és ezáltal fejlődését nemcsak saját, hanem az egész világ piacára alapozni.

---

* Schumpeter, 1980. II. fejezet.

** Keynes, J. M.: A foglalkoztatás, a kamat és a pénz általános elmélete. Budapest, 1965. (Különösen a 3. fejezet.)

*** Hobsbawm, 1969, 54.

Az ipari forradalom induló nagy találmányai bizonyos értelemben a kereslet és kínálat ellentmondásainak termékei voltak. A kereslet és kínálat pedig sohasem mereven elválasztható tényezők. A keresletet részben a kínálat teremti. Anglia megteremtette a keresletet is a maga számára, éppen azáltal, hogy a korban egyedül volt képes a technikai fejlődést gátló tényezőket felszámolni, az addigi falakat áttörni, a termelőeszközöket és a termelési viszonyokat forradalmasítani.

1790-ben Angliában 15 kg volt az egy főre jutó vastermelés. A kontinentális Európa ezt a szintet legfeljebb 1870-ben érte el. Az egy főre jutó pamutfogyasztás 2 kg volt. A kontinentális Európa 1885-ben fogyasztott fejenként 2 kg pamutot. A gyapot korábban sem volt ismeretlen az angol gazdaságban, de jelentősége messze elmaradt akár a gyapjú — a juhtenyésztésre a dús füvű angol legelők különösen alkalmasnak kínálkoztak —, akár a len vagy a kender mögött. Míg az előbbi a polgárosodó népesség és az erősödő polgárság, addig az utóbbi az alsóbb társadalmi osztályok öltözékéhez szolgáltatott anyagot. A pamut a 17. század második felében a Kelet-indiai Társaság tevékenysége nyomán egyre nagyobb mennyiségben került az angol piacra. Az olcsó és tetszetős kartonanyag szélesebbkörű elterjedését — a régi textilipari ágazatok féltékeny versenye mellett, ami a 18. század elején az ún. Calico-törvényben öltött testet, amely megtiltotta a pamutárak behozatalát Indiából — azonban az is akadályozta, hogy a hazai gyártása a korabeli elmaradott fonási technika mellett még a gyapotimport növelése esetén sem tudott lépést tartani a növekvő kereslettel.

---

* Flinn, M. W.: The Origins of the Industrial Revolution. London, 1966. 62.

A technikai találmányok sora

Midőn 1733-ban John Kay olyan vetélőberendezést szerkesztett, amely a szövés termelékenységét mintegy 30-50%-kal növelte, a „fonalínség” tarthatatlanná kezdett válni. 1760-ban a Society of Arts díjat tűzött ki olyan új fonóorsóra, amely megsokszorozza az óránként előállítható fonal mennyiségét. A sok sikertelen pályázat után James Hargreaves lancashire-i takács 1764-ben 8 orsós fonókereket készített, amelyet lányáról Jennynek nevezett el. Viszonylag egyszerű találmány volt, kézzel hajtották, és egy kisiparos műhelyében is működtetni lehetett. A találmány mégis technikai áttörést jelentett, hiszen a termelékenység 8-10-szeres növekedését vonta maga után. Következményeiben mégis inkább Richard Arkwright vízikerékkel hajtott fonógépe vált jelentősebbé. Arkwright foglalkozására nézve borbély volt, akinek kimondottan a pályadíj és az üzleti lehetőségek mozgatták fantáziáját, és aki találmányát saját céljaira is sokkal ügyesebben tudta kamatoztatni, mint Hargreaves, akinek első Jennyjét a féltékeny takácsok egyébként is összetörték. Arkwright fonógépe — mint később kiderült — nem is volt eredeti, mégis a vízikerék alkalmazása most már 100 orsó meghajtására is alkalmas volt, és ezzel felhasználása már lényegesen túllépte a kisipar hagyományos kereteit. Mindkét találmány azonban még csak durva fonal előállítására volt jó. Samuel Crompton (1779) lépett tovább a Jenny és a vízikerék (frame) sajátos kombinációjával. (Ezért kapta találmánya az öszvér [mule] nevet.) Ezzel a géppel már finom és erős fonalat lehetett készíteni, és alkalmas volt a gőzerejű meghajtásra is, amelyre először 1785-ben került sor.

Az új fonógépek megszüntették a fonás és szövés kapacitása közötti korábbi szűk keresztmetszetet. A fonás gépesítése egyfelől rohamosan csökkentette a fonal árát, másrészt gomba módra szaporodhattak a textilgyárak, melyekben egy-egy fonónő eleinte néhány tucat, később már néhány száz orsót is kiszolgált. Az új találmányok azonban a fonás és a szövés közötti egyensúlyt ellenkező előjellel borították fel. Ha korábban a gépi fonás, most a gépi szövés technikai megoldása volt a kérdés. Erre adott választ Edmund Cartwright 1785-ben szabadalmaztatott első szövőgépe. Cartwright, aki lelkész volt, feltehetően inkább ötlettel és leleményességgel, semmint technikai tapasztalattal dolgozta ki találmányát. (Állítólag Kempelen Farkas sakkozó automatája adta az ötletet a takács nélküli szövőgép eszméjéhez.) A megoldás távolról sem volt még tökéletes, és még további három évtized kellett ahhoz, hogy egy manchesteri gépgyár olyan gépi szövőszék termelésére térjen át, amely megfelelően kielégítette a szükségletet.

A fonás és szövés gépesítése hasznosan egészült ki a textilnyomóipar újításával, a Bell által 1785-ben szabadalmazott hengernyomó géppel, amely egyszerre 40-szeresére emelte a nyomás termelékenységét, egyidejűleg a minőséget is javítva. Míg korábban Angliában évente 1 millió yard* nyomott pamutszövetet állítottak elő, 10 év múlva ez a mennyiség 28 millióra, a 19. század közepére 450 millióra emelkedett. (A hengernyomás természetesen elválaszthatatlan volt a fehérítés megoldásától. A korábbi — hetekig vagy hónapokig tartó — napon történő folyamatot Berthollet francia kémikus — a klór fehérítő hatásának felfedezésével — néhány órára csökkentette.)

A gyár és a gyári viszonyok

A pamutipar nem egyszerűen a technológia forradalmasításával indította el az ipari forradalmat. Nem kevésbé volt lényeges az a gazdasági és társadalmi hatás sem, melyet az új termelési folyamatokkal idézett elő. Mindezt — mint cseppben a tenger — egyetlen új intézmény, a *gyár* testesítette meg. A gyár, amely új technikát, termelésszervezést és új termelési viszonyokat fejezett ki az emberek között; új termelési rendszert, életritmust, társadalmat, új történelmi korszakot nyitott.

Az új rendszer csírájában három lényeges elemet tartalmazott: egyrészt új kategóriákra osztotta fel a társadalmat, egyfelől a termelőeszközökkel rendelkező tőkés vállalkozókra, másfelől a termelőeszközöktől megfosztott, csupán munkaerejük eladásából élő ipari proletariátus tömegére. Másrészt a termelési folyamat új szervezetét hozta létre, melyben ideálisnak az volt tekinthető, ha annak akár mechanikus, akár emberi résztvevői egységesen működve „teljesen alárendelődnek egy önmagát szabályozó, mozgató erőnek”, melyben „betanított emberek leszoknak hagyományos munkamódszerükről, és teljesen azonosulnak a komplex automatizáció állandó szabályozottságával”.**

---

* 1 yard=0,9144 méter.

** Marx—Engels Művei. 23. köt. Budapest, 1967. 456.

Végül az egész gazdaság és társadalom valamennyi folyamata alárendelődött a tőkés rend törvényszerűségének, a profit elvének, mint a mindennapi élet legfontosabb mozgatóerejének.

A gyár egyszerre vált szimbólumává mindannak, amit a modern technika csodálatos eredménye előidézett, és a szenvedésnek, melyet a korábbi önálló életritmusból a gyári fegyelembe kényszerített, nagyrészt női és gyermekmunkások tömegei éltek át, amelyek a világossághoz alkalmazkodó munkaidő helyett a munkaidő korlátlan meghosszabbítása — különösen a világítógáz feltalálása után bevezetett éjjeli munka — és az embertelen textilgyári viszonyok kárvallottjai lettek.

„A mai csodák számomra — írja a korabeli szemtanú — az itteni gépek és az azoknak otthont adó épületek, melyeket gyáraknak neveznek. Egy ilyen háztömb 8 vagy 9 emelet magas, homlokzatán 40, oldalán 4 ablakkal (tehát 350-400 ablakkal). A vázuk vasból van, a belső falak papírvékonyságúak... szomszédságomban egy sereg ilyen épület áll és mellettük még magasabb tűszerű kéményekből álló erdő. Különösen éjjel gyönyörű a látvány, amikor világít a sok ezer ablak, hiszen erős fény kell ott, ahol 840 finom fonalra ügyel fel a munkás."*

Egy francia papírgyáros érdemei között — midőn 1787-ben nemességet kapott — többek között azt emelték ki, hogy gyáraiban sok öt-hat éves gyereknek is kenyeret ad.

Valóban, gyermekek tömege dolgozott látástól vakulásig a mindent felfaló gép mellett. Nők tízezrei váltak a gyárak rabszolgáivá. Embertelen munkakörülmények, nevetséges munkabérek mellett, rongyokban, éhesen, állandó élet- és sérülésveszélynek kitéve termelték a fonalat. A gyár szociális következményei nélkül aligha lehet megérteni az ipari forradalom folyamatát. Új jelenségek voltak ezek? Inkább csak mennyiségükben. Nem állíthatjuk, hogy a kisiparban dolgozó munkások körülményei jobbak lettek volna. A falun addig is természetes volt, hogy aki szántott, vetett és aratott, az maradt éhen. Most aki a szövetet előállította a városban, az járt rongyokban, aki a téglát égette, annak nem volt lakása, aki szenet bányászott, annak nem jutott tüzelőre.

A vita az ipari forradalom elnyomorító hatásáról máig is folyik. A kapitalizmus rendszerének szükségszerű, de csak átmeneti velejárója volt-e ez, vagy pedig a tőkefelhalmozás emeltyűje, amely tőkefelhalmozás végső soron a nagy áttörést — technikai, gazdasági, sőt még szociális értelemben is — elősegítette.

Az ipari forradalom ellentmondásait azonban aligha lehet csak nemzeti keretben, a tőkés—proletár ellentétre korlátozni. Az átalakulásból eredő konfliktusok nemzetközi összefüggésben is jelentkeztek. A fonalínséget gyapotínség váltotta fel, gyapotot pedig Angliában nem lehetett termeszteni. A nyugatindiai rabszolgaültetvények termelése 1790 körül még lépést tartott a szükséglettel. Ezt követően azonban — bármily nagy volt is a 18. század folyamán odahurcolt rabszolgák száma — erre már egyre kevésbé volt képes. A kiutat az Egyesült Államok déli területeinek bekapcsolódása biztosította. Egy új találmány révén megoldották a gyapottisztítást is. Az ipari forradalom, a gyári rendszer felvirágzása Angliában, az Egyesült Államokban az ültetvényes rabszolgaságot virágoztatta fel. Az angol ipari forradalom azonban nemcsak nyersanyagforrásai révén kapcsolódott a világ más országaihoz és kontinenseihez. A gyári rendszer felvirágzása azért is volt lehetséges Angliában, mivel az új — hatalmas termelékenységű — gépi pamutipar könnyen talált piacokat az ipari forradalom által még nem érintett országokban. Az új gyári pamutipar termelésének nemegyszer háromnegyed részét is exportálta. Termékeinek megjelenése kihívást és versenyt jelentett a régi termelési rendszereknek. Minél nagyobb volt Anglia és az elmaradott világ között a gazdasági és technikai színvonalkülönbség, annál inkább vált leküzdhetetlenné e verseny, annál inkább volt Anglia olyan példakép, melynek követését maga a példakép tette lehetetlenné.

---

* Idézi: Wellmann I.—Endrei W.: A termelőerők fejlődése az ipari forradalom korában. Budapest, 1964. 41.

A vasipar forradalmasodása

A pamutiparral azonban csak útjára indult az ipari forradalom. A vasipar volt a másik iparág, ahol a történelmi átalakulás folytatódott. Nem elszigetelt véletlenről van természetesen szó. A 18. század szükségletei már indító lökést adtak a vasipar átalakulásának is, de az ipari forradalom folyamatában a különböző iparágak átalakulása láncszerűen kapcsolódott össze. Az egyik a másik számára teremtett piacot, az egyik növekedése nemcsak lehetővé, de szükségessé is tette a másik átalakulását is, hiszen újabb és újabb szűk keresztmetszetek támadtak, újabb és újabb igényeket kellett kielégíteni. Vasat a korai középkor óta termeltek Angliában. Kis kemencékben, faszénnel olvasztottak, s ehhez óriási pusztítást vittek végbe a szigetország erdőállományában. A fa egyre kevesebb, és egyre drágább lett. Új fűtőanyagot kellett keresni. A szén, amellyel bőségesen rendelkezett Anglia, nem volt alkalmas vas olvasztására, legalábbis mindaddig, míg a Darby család kis vasolvasztójában — hosszú kísérletezés után — rá nem jött, hogy ha a szenet kokszolják, akkor megtisztul azon mellékanyagoktól, amelyeknek következtében korábban nem volt használható a vas olvasztására. Az újítás — nem utolsósorban technológiai problémák miatt is — lassan terjedt. Gondot okozott, hogy az előállított vas túl kemény volt, a magas széntartalom miatt könnyen tört, nem lehetett jól kalapálni, formálni. A nyersvas kísérőanyagainak oxidálás révén történő eltávolítását — ami a korszerű kohászat alapja — Henry Cort dolgozta ki a kavarásos eljárás (puddling) bevezetésével. Az ilyenformán finomított vas a nyersvas újraolvasztásával készült, amihez kokszot használtak. A vasiparnak nemcsak technikai szempontból nyílott új korszaka, de a vasipar települési rendszere is gyökeresen megváltozott: az erdők mellől a szénbányák közelébe helyeződött át. Cort egyébként a hengerlési eljárás kidolgozásával is hozzájárult a modern vastermelés fejlődéséhez. John Wilkinson, aki ágyúgyártásra rendezte be üzemét, a kovácsolás rendkívül nehéz és munkaigényes folyamatát gépesítette a gőzkalapács — Watt időközben felfedezett gőzgépének felhasználásával készített — találmányával. (Ő építette egyébként 1787-ben az első teljesen vasból készült hajót.) H. H. Maudslay esztergapadja viszont nemcsak a vasiparban, hanem a gépgyártásban is világtörténelmi fordulatot idézett elő. „...Ez a mechanikai berendezés nem valamely különös szerszámot helyettesít, hanem magát az emberi kezet, amely egy meghatározott formát hoz létre azáltal, hogy vágószerszámok stb. élét a munkaanyag, például vas elé, vagy rátartja, odailleszti és irányítja. Így sikerült az egyes géprészek mértani formáit oly könnyedséggel, pontossággal és gyorsasággal előállítani, amilyet semmiféle felhalmozott tapasztalat nem kölcsönözhetett a legügyesebb munkás kezének sem."* Az angol vastermelés hamarosan megsokszorozódott. 1780-ban még 40 000 tonna vasat termeltek, 1810-ben viszont már 300 000 tonnát.

A gőzgép

A pamut- és a vasipar volt tehát az ipari forradalom kibontakozásának legfőbb színtere. Mindez azonban aligha lett volna elképzelhető a 18. század végének legfontosabb technikai vívmánya, a gőzgép felfedezése, illetve hasznosítása nélkül. A 17. századtól már folyamatos kísérletek történtek a gőznyomás gazdasági felhasználására. A 18. század elején Newcomen gőzgéprendszerű szivattyút épített, amely képes volt a szénbányászat növekvő igényét — egyre több bánya nyílott és egyre mélyebbre kellett ásni, ahol nagyobb volt a vízveszély — részben kielégíteni. Ez a gép azonban még igen primitív volt, és kis hatásfokkal dolgozott, csak egyirányú mozgásra — azaz szivattyúzásra — volt alkalmas. James Watt 1763-ban szerkesztett olyan gőzgépet, amely gépek hajtására is megfelelt. Watt újítása elsősorban abban állt, hogy gőzgépének folyamatos, egyenletes üzemelést biztosított. A következő két évtizedben Watt állandóan javított gépén, és kidolgozta kettős hatású expanziós gőzgépét, amely a dugattyú mozgásánál mindkét irányban egyforma erőt fejtett ki. A most már fonógépek hajtására is alkalmas gőzgép a forgattyús áttétel révén egyenletes hajtást biztosított. 1800-ban 496 üzemben működött gőzgép, egyenként átlag 15-16 lóerős teljesítménnyel. Már nemcsak a textilgyárak és a vasművek, de a bányák, a malmok, a szesz- és sörgyárak és más üzemek is mindinkább gőzgéphajtásra álltak át.

---

* Marx—Engels Művei. 23. köt. Budapest, 1967. 358.

Bármennyire is óvták az angolok technikai újításaikat (a szabadalmak nyújtotta védelmen túlmenően kiviteli tilalmakkal is), amelyek a gépekre és a gépek alkalmazását ismerő szakemberekre egyaránt vonatkoztak, és igyekeztek gátolni külföldi elterjedésüket, az európai kontinensen gyorsan megjelentek az új gépek. A forradalom Franciaországában már mintegy 900 fonó Jennyt találhatunk, és a textilipar fejlődése hamarosan két francia feltaláló nevével is összefonódott. Nevezetesen a már említett Berthollet-val, aki a klór fehérítő hatását fedezte fel és Jacquard-éval, aki 1805-ben a színes szövést tette a korábbinál összehasonlíthatatlanul termelékenyebbé a róla elnevezett gép segítségével. A Perier testvérek már 1779-ben gőzgépet is felállítottak Franciaországban, mint ahogy az első Le Creusot-féle magaskemence is néhány esztendővel megelőzte a forradalmat.

A közlekedés forradalma, a gépek hatása

Az ipari forradalom első technikai vívmányai a 19. század elejéig, inkább csak a technikai átalakulás kezdetét jelentették. Megindítottak egy olyan kumulatív folyamatot, amelyben a kereslet és a kínálat állandó kölcsönhatása újabb és újabb lökést adott a termelés bővítésére, a szűk — technikai vagy termelési — keresztmetszetek leküzdésére.

Az ipari termelés megsokszorozódása hamarosan a szállítást tette a gazdasági élet továbbfejlődésének gátjává. Az árut a fogyasztóhoz, a szükséges nyersanyagot a termelőhöz tömegméretekben alig lehetett már eljuttatni. A szárazföldi közlekedés lassú, nehézkes és költséges volt. Leginkább a tengert lehetett a tömegszállításra felhasználni. Angliában ugyan a part menti tengerhajózás mellett számos csatornán is folyt a szállítás, a nagy tömegáru (szén, gyapot) továbbítását azonban még úgy sem tudták megoldani. A gőzgép feltalálása lényegesen módosította az ipari település feltételeit s nyilvánvalóvá tette, hogy a gyártelepítés nem lehet a vízi utak adottságának a függvénye. A gőzgép magától értetődően kínálta a gondolatot: itt kell keresni a közlekedés forradalmasodásának kulcsát.

A századforduló körül már mind a vízi, mind a szárazföldi közlekedésben kísérleteztek a gőzgép alkalmazásával. Richard Trevithick mérnök megépítette az első gőzkocsit. Kisebb hajók gőzgépmeghajtásával is kísérleteztek. Trevithick 1804-ben épített vaspályáján egy gőzmozdony óránként 7 km-es sebességet ért el. Ezek a kísérletek azonban még nem hoztak eredményt. Így az 1808-ban bemutatott cirkusz sem, ahol egy mozdony körpályán 21 km-es sebességet ért el. A kidolgozott elvet azonban csak tökéletesíteni kellett, ami végül is George Stephensonnak sikerült. 1825-ben, Stockton és Darlington között elindult az első személy- és teherszállító vasúti szerelvény. Stephenson maga vezette saját gyárában készült, 25 km/h sebességű mozdonyát. Erre az időre már az amerikai Robert Fultonnak köszönhetően elkészült az első gőzhajó is, amelyet eleinte személyszállításra használtak.

A vasút olyan korszakalkotó találmánynak bizonyult, amely az ipari forradalom technikai feltételeit megváltoztatva, új korszakot nyitott a 19. század gazdasági fejlődésében. Az angol ipari forradalom azonban jórészt még a vasút nélkül zajlott le, s a vasút, a közlekedés forradalma, sokkal inkább az európai kontinens gazdasági átalakulásához kapcsolódik.

Az ipari forradalom technikai feltételeit biztosító újítások sora nem korlátozódott csupán a fő iparágakra. A vegyipartól az élelmiszeriparig, a papíripartól a nyomdaiparig hosszan sorolhatnánk a találmányokat. Például a Leblanc nevéhez fűződő szódagyártás megalapozta a nagyipari kémiai alapanyaggyártást, a gázgyártást, amely a világítógáz alkalmazása szempontjából volt lényeges, és lehetővé tette, hogy a munkaidőt korlátlanul meghosszabbítsák. (1806-ban készül az első textilgyári világító berendezés, és 1814-ben már az utcai világítás is megjelenik.)

A répacukor előállítása, sőt a konzervipar kezdetei is ide nyúlnak vissza. A papírgyártás is ekkor válik függetlenné a rongyalapanyagtól és a fa lesz a papír alapanyaga. Papírra pedig egyre nagyobb szükség volt, hiszen megindult a nyomás gépesítése, és 1918. november 29-én a londoni *Times*ot már gyorssajtón nyomtatták.

Az újítások bősége és nagy változatossága végül is — D. Landes csoportosításában — három alapvető elvre vezethető vissza:

„Az emberi ügyesség az erőkifejtés helyettesítése a gyors, pontos, fáradhatatlan és szabályosan működő gépekkel, az élő energiaforrások élettelenekkel való felváltása, különösen a hőenergiát munkává átalakító gépek bevezetése... új és sokkalta bőségesebb alapanyagok hasznosítása."*

Marx szerint a termelési mód forradalmasítása a manufaktúrában a munkaerőnél, a nagyiparban a munkaeszköznél kezdődött. A gép — amely a mozgatógépből, az átviteli mechanizmusból és végül a szerszám- és munkagépből állt — az ipari forradalom kiindulópontjává vált. A gép helyettesítette az egyetlen szerszámot kezelő munkást olyan szerkezettel, amely most ugyanolyan vagy hasonló szerkezetek egész tömegével dolgozik egyszerre.**

---

* Landes, 1986. 69.

** Marx—Engels Művei. 23. köt. Budapest, 1967. 404.

„Tulajdonképpeni géprendszer azonban csak ott lép az egyes önálló gép helyébe, ahol a munkatárgy különböző lépcsőfok-folyamatok összefüggő során fut át, amelyeket különböző fajta, de egymást kiegészítő szerszámgépek láncolata visz véghez. ...a géprendszerben a nagyiparnak egészen objektív termelési organizmusa van, amelyet a munkás mint meglevő anyagi termelési feltételt készen talál. ...A gépi berendezés... csak a közvetlenül társadalmasított, vagyis közös munka kezében funkcionál. A munkafolyamat kooperatív jellege most tehát olyan technikai szükségességgé lesz, amelyet magának a munkaeszköznek a természete diktál.”* Mindez azonban már nem más, mint a modern nagyipar bázisának, a gyárrendszernek az alapja.

„A manufaktúrában és a kézművesiparban a szerszám szolgál a munkásnak, a gyárban a munkás a gép szolgája. Ott ő mozgatja a munkaeszközt, itt neki kell követnie az eszköz mozgását. A manufaktúrában a munkások eleven gépezet tagjait alkotják. A gyárakban halott és tőlük független gépezettel kerülnek szembe, amely élő tartozékként kebelezi be őket.**

A forradalmasodott termelőerők szervezett kerete, a gyárrendszer, maga is a termelőerők további forradalmasításának emeltyűje, s a benne dolgozó munkás számára a teljes alávetettséget, a személyiségéből való kivetkőzést, kézzé vagy géppé degradálást jelentette. A gyári munkafegyelem, amely részben a technikai követelményekből fakadt, részben a felhalmozás gyarapítását szolgálta, olyan határozott életrend kidolgozását követelte, amely korábban legfeljebb a katonaságnál és a börtönökben volt tapasztalható. Az önműködő rendszer szükségleteinek és gyorsaságának megfelelő első gyári fegyelmi szabályzatot éppen az az Arkwright dolgozta ki, akinek nevével az ipari forradalom első feltalálói között találkozhattunk. A fiatal Engels 1844-ben a gyárrendszerben a proletariátust rabszolgaságba taszító burzsoázia eszközét látja.

Fourier a gyárrendszert „enyhített gályarabság”-nak nevezte. A társadalmi termelőeszközök gazdaságosabbá tétele a tőkés gyárrendszer révén végül is a munkás életfeltételeinek elrablását eredményezi — vonja le a következtetést Marx.

Noha a gyárak alacsony bérei többnyire meghaladták a háziipari béreket, a munkások érthetően vonakodtak, hogy a gyárakba menjenek dolgozni. Ezért a textilgyárakban főleg nők és gyermekek dolgoztak.

A technikai és szervezeti változás csak része az ipari forradalomnak, de távolról sem azonos azzal. Az új találmányok megteremtették a termelés gyors bővítésének lehetőségét. A termelés felfutása azonban nemcsak technika- és munkaerőkérdés. Szükség volt folyton bővülő piacra, ahol a kereslet bizonyos értelemben magából a termelés folyamatából keletkezik. Szükség volt tőkére, hogy a technika által kibővített termelési folyamatokhoz biztosítani lehessen a megfelelő termelőeszközöket. Szükség volt olyan új társadalmi osztály kialakítására, amely nemcsak tulajdonosa a termelőeszközöknek, de ezeket az új termelési feltételeknek megfelelően irányítani is tudja, s a tőkefelhalmozás, a profit újrabefektetése, a lappangó tőke összegyűjtése és működő tőkévé alakításával a termelést állandóan bővülő folyamattá alakítja. Piac, tőke, vállalkozó. Több értelemben is összefüggő fogalmak. Az ipari forradalom korának találmányai, amelyek áttörték a termelési folyamatok évszázados hagyományait, lehetővé tették, hogy a termelés ne csak a már korábban jelentkező keresletet elégítsék ki, és a termelési költségeket, s ezáltal az árakat is jelentősen csökkentse, hanem a piacot is óriási mértékben bővítse. Ezzel szemben viszont az iparosítás kezdeti — s a korban forradalmi — szintjét nem tette túlságosan magasra. A vállalkozótól nem követelt még sem hatalmas technikai tudást vagy műveltséget, sem a korban jórészt még elérhetetlen nagyságúnak tűnő tőkeerőt. Bizonyos szervező- és irányítókészség, esetleg a szakmunkás szintjét alig meghaladó technikai tudás — hiszen a tőkefunkció és tulajdon ebben a korban még szinte egyáltalán nem különült el — jórészt elegendő volt a zömmel még nem túl nagy munkáslétszámmal dolgozó vállalatok irányítására. Az új termelőeszközök még nem követeltek hatalmas beruházásokat, akkor sem, ha az állótőke szerepe a korábbi manufaktúra- vagy jórészt szétszórt manufaktúratípushoz képest lényegesen megnövekedett. A tőkeigény még olyan alacsony volt, hogy egy-egy kisebb gyár indításához szükséges állótőkét egyéni, családi felhalmozásból is tudták biztosítani. Ha ez nem bizonyult elégségesnek, akkor lehetőség kínálkozott több vállalkozó társulására, vagy bizonyos bankhitel felvételére.

---

* Marx—Engels Művei, 23. köt. Budapest, 1967 353., 359—360.

** Uo. 453.

Az angol bankhálózat — amennyiben egyáltalán jogos ezt a fogalmat használni — kisebb vidéki bankokból vagy váltóüzletekből állt. Fő tevékenységük a váltóleszámítolás volt, melyet azonban a nyersanyagot vásárló, vagy munkabért fizető ipari vállalkozó is felhasználhatott, amennyiben tőkéje nem bizonyult elégségesnek. A váltóhitelek prolongálása vagy nyílt hitellé alakítása mint megoldás ugyanis fennállt.

A textilipar fejlődése

Az ipari forradalom első találmányai, mint láttuk, a pamutiparhoz fűződtek. A pamutipar jelentősége valóban döntő volt az angol iparosodás első szakaszában. Kétségtelen, hogy a pamutáru igen rugalmas, gyorsan bővülő piaccal rendelkezett. Viszonylag olcsó, könnyen mosható anyaga forradalmasította az öltözködést, és az alsóruhák viselete, amely korábban jórészt az előkelők privilégiuma volt, most mindinkább elterjedt az alsóbb néposztályok körében is. A színes és elegáns pamutáruk a jobb módúak körében is visszaszorították a korábban uralkodó selymet és calicót. Egy font pamutfonal ára a következőképpen alakult:

*A pamutfonal árának alakulása**

Év	Shilling
1784	10,11
1812	2,5
1832	0,11

A fonal előállítási költsége tehát fél évszázad alatt egytizedére csökkent. Az iparág, a 19. század első felében évente átlagosan 6-7%-kal növekvő termelése meghatározta az angol ipari termelés növekedési ütemét.

Döntő szerepe volt továbbá a pamutáruknak — éppen az angol ipari forradalom szakaszában — a külkereskedelemben. Az 1830-as években az angol behozatal 20%-át gyapot, a kivitel közel felét pedig pamutáruk tették ki. A hajózás, a külkereskedelem forgalma és a fizetési mérleg alakulása mind elválaszthatatlan volt a pamutipartól. Fontos szerepet játszott az iparág a tőkefelhalmozásban is, hiszen itt volt a leggyorsabb a gépesítés és legolcsóbb a munkaerő (itt alkalmazták a legtöbb női és gyermekmunkaerőt), az üzemek többsége tehát igen magas profittal dolgozott.

*A textilipar fejlődése***

Év	Fonóorsók száma
1835	10 800 000
1845	17 500 000

Nemcsak a pamutfonal-termelés sokszorozódott meg. (Minőségről nem is beszélünk, pedig nem mellékes, hogy a 18. században rendkívül nehéz volt azonos minőségű fonalat előállítani. Erre csak néhány legkiválóbb fonal esetében voltak képesek. Most viszont súlyához képest erősebb és rendszeresen azonos minőségű fonal előállítására került sor.) Az óriási fonalkínálat újból és újból napirendre tűzte a szövés felfuttatását, ennek ellenére a kézi szövés még akkor is virágzott, amikor a kézi fonás már kuriózum. A gépi szövőszék elterjedése lassúbb, de drámaibb folyamat volt. A technikai nehézséget inkább csak az 1830-as évekre tudták leküzdeni, amikor is egy fiúcska már két szövőszékkel tizenötször annyi szövetet tudott előállítani, mint a legjobb kézi szövőszékkel dolgozó iparos. Hamarosan megoldották, hogy egy munkás további szövőszékeket is kezelhessen, aminek következtében a termelékenység még tovább növekedett.

---

* Bairoch, 1964. 237.
** Uo. 90.

*Gépi szövőszékek Angliában**

Év	Szövőszékek száma
1813	2 400
1829	55 500
1833	100 000
1850	250 000

A gyapjú útja távolról sem volt olyan sikeres, mint a pamuté. A 18. században még ez az iparág uralkodott, mi több, az első találmányokat is itt hasznosították, mint például Kay repülőorsóját. A 18. század végén azonban a gyapjúipar már nem tudta felvenni a versenyt a sikeres pamutiparral. Ebben nyilván szerepet játszott az is, hogy a gyapjú drágább volt, mint a pamut, de az is hozzájárult, hogy a gyapjú esetében a fonás gépesítése csak később következett be. A gépek térhódítása a gyapjúiparban lassúbb: már 1836-ban is csak 2768 gépi szövőszék működött Angliában, s számuk 1856-ig 35 298 darabra futott fel. Az ipari forradalom lényegét hagynánk azonban figyelmen kívül, ha csak a textilipari termelés és fogyasztás összefüggéseit vizsgálnánk és nem vennénk figyelembe, hogy kumulatív folyamatról van szó. A textilipar fellendülése ugyanis hozzájárult a gépipar és a vegyi ipar fellendüléséhez is. Mind több és több gépre volt szükség, a gépek előállításához pedig mind több vasra és szénre. A textilipar gépszükségletének keresetteremtő hatásáról rendelkezünk bizonyos számadatokkal. Ezek szerint az Angliában 1835 és 1845 között üzembe helyezett mintegy 10 millió pamutfonó orsó (ezek egyharmada régi, elavult gépek pótlását szolgálta) valamivel több mint 316 000 tonna vasat igényelt.* Ehhez természetesen a többi textilipari ág fonóorsó-, valamint szövőszékszükségletét is hozzá kell számítani, s ez esetben a textilipar vasigénye már 1 millió tonnára becsülhető. (A textiliparral kapcsolatos közvetett vasfogyasztási szükséglet nélkül számítva.)

---

*Hartwel, 1971. 122.

A szén- és vasipar

A textilgyárak alapítása gyökeresen megváltoztatta az ipar térbeli elhelyezkedését. A Verlag-rendszer vidékre, kis műhelyekre alapozódott termelését a városok nagy textilgyárai vették át, és az ezzel együtt járó városiasodási folyamat közvetlenül is növelte a nehézipar piacát. Elég itt arra utalnunk, hogy a 19. század negyvenes éveiben a 30 millió tonnára rúgó angol széntermelés — a világ termelésének nagyobbik felét tette ki —, mintegy kétharmad részét az angol háztartások tüzelőanyag-szükséglete vette igénybe. A szén elsősorban a városban, az ipari vidékeken szorította ki a fát. A falvakban, a mezőgazdasági körzetekben még változatlanul a fáé a vezető szerep. Szénre a vasiparnak is egyre nagyobb mennyiségben volt szüksége, ahogy a faszéntüzelést a modern kokszttüzelésű kemencék kiszorították. A kapcsolat kölcsönös volt, hiszen már utaltunk rá, hogy a gőzgép felfedezésében és alkalmazásában az egyre mélyülő szénbányák okozta technikai nehézségek leküzdésének volt lényeges szerepe.

*A széntermelés alakulása***

Év	Ezer tonna
1750	5 000
1780	6 000
1800	11 000
1829	16 000
1850	44 000

A széntermelés fokozódása a 19. század közepétől már elválaszthatatlan a közlekedés forradalmasításától. Az is bizonyos viszont, hogy a 19. század elején a háztartások szénszükséglete mellett leginkább a kohászat kívánta a széntermelés fokozását.

---

* Bairoch, 1964. 91.

** Uo. 239.

A koksztüzelésre való áttérés lényegében az 1780-as évekre esett. 1788-ban 53 koksztüzelésű kohó a vastermelés 79, 1806-ban 195 kohó 97%-át (200 000 t) állította elő.* 1786 után Angliában már nem építettek faszéntüzelésű kohót, és a 19. század elejére a vastermelés úgyszólván kizárólag a szénre települt. Ebben az 1783-ban Henry Cort által felfedezett keveréses eljárásnak is nagy szerepe volt, hiszen ezzel az eljárással éppen a szénnel finomították a vasat. Ez az eljárás egyrészt egyesítette az olvasztás és a keverés folyamatát — amely ugyancsak Cort újítása volt —, másrészt lehetővé tette, hogy jó minőségű öntött vasat állítsanak elő. A hajtóerőt mindehhez már gőzgép biztosította.

A meleghenger (J. B. Neilson találmánya), amelyet 1840-ben már a kohóművek közel 50%-ában alkalmaztak, a nem kokszolható szén fokozatos felhasználását is lehetővé tette. Ez a találmány $^1/_4$-ére csökkentette az 1 tonna vas előállításához szükséges szénmennyiséget. A munka termelékenysége az új eljárás következtében megsokszorozódott.

*A vastermelés alakulása***

Év	Tonna
1740	25 000
1770	70 000
1800	150 000
1825	600 000
1835	1 000 000
1850	2 250 000

Megjegyezzük, hogy a 18. században Anglia vasszükségletének jó részét — olykor több mint felét — külföldről, Svédországból és Oroszországból szerezte be. A 19. század elejétől azonban fokozatosan növekedett a vaskivitel, amely 1840-ben 270 000 tonnára (a termelés 23%-a), és 1850-ben 780 000 tonnára (a termelés 30%-a) rúgott. Az ipari forradalom élenjáró iparágai diktálták a tempót és multiplikátorhatással befolyásolták az ipar általános fejlődését is, jóllehet más ágazatok nem tartottak lépést a textil-, a vas- és a széntermelés szédületes ütemével.

---

* Scrivenor, H.: The History of the Iron Trade. London, 1854. 87., 95.

** Mitchell—Deane—Jones, 1952. 394

*Nagy-Britannia ipari fejlődésének üteme**

Időszak	Növekedés %-ban
1800—1810	22,9
1810—1820	38,6
1820—1830	47,2
1830—1840	37,1

A 19. század közepén Anglia már egész történelmi korszakkal előzte meg valamennyi kontinentális versenytársát. Mégis tévedés lenne a korabeli Anglia iparát a textilgyárakkal, a szénbányákkal és a vaskohókkal azonosítani. Több iparág még hagyományos keretek és technika alapján működött. A ruha- és cipőipar, az építőipar, a faipar még alapjában tradicionális technikával működött, ha itt-ott már fel is tűnt a gőzgép és az önálló kisiparosok tömege vált egy-egy nagy tőkés manufaktúra bedolgozójává. A kohászat átalakulása a fémfeldolgozást és a gépipart eo ipso új feltételek közé állította. Ezekben az iparágakban azonban, ha nem is kézműipari műhelyek, de legjobb esetben kis vállalkozások uralkodtak csupán.

Az 1841-es összeírás adatai szerint az ipari forradalom ellenére még mindig a mezőgazdaság foglalkoztatta a legtöbb (3,4 millió) munkaerőt. Ettől a létszámtól messze elmaradt a textilipar 1,5 millió munkáslétszáma. Ezt követte a ruházati ipar 795 000 dolgozóval.**

Az építőipar 485 000 embert foglalkoztatott, legnagyobbrészt kisipari vagy kisműhely jellegű üzemekben, a textilipar bizonyos ágait és jó néhány más iparágat is hasonló viszonyok jellemeztek.

Ezekben az iparágakban azonban a technológia még alig fejlődött, és gyárak helyett a kisműhelyek és a kismesterek domináltak. Nemcsak a szabók, a cipészek, a kovácsok, de az építőipar is kis tőkével és hagyományos termelőeszközökkel dolgozott. Különbség csak az egyes vállalkozásoknál alkalmazott munkaerő mértékében mutatkozott. Építkezéseknél — legyen az ház, gyár, vagy éppen vasút — már nagyszámú, de szezonálisan ingadozó létszámú munkás foglalkoztatása megszokott.

Az angol pamutiparban azonban 411 vállalat 100 munkásnál többet foglalkoztatott és közülük jó néhány több ezer munkást is alkalmazott. Jórészt nagyvállalatok uralkodtak a több mint 200 000 munkást foglalkoztató szénbányászatban, és a kohászat — bár itt az állótőke nagysága a döntő — is nagy munkáslétszámmal működött. A nagyipar valóságos áttörése azonban még sok vonatkozásban váratott magára, és csupán az iparosítás második hulláma juttatta diadalra. Ez a második hullám már elválaszthatatlan volt a vasútépítéstől, sőt alkalmas volt arra is, hogy leküzdje azt a hatalmas társadalmi krízist, amelyet az ipari forradalom átalakulása kiváltott. A társadalmi krízis több tényező hatására bontakozott ki, és a rendszer válságához vezetett, nem utolsósorban abban az értelemben, hogy az ipari forradalom vállalkozói rétege az angol burzsoázia új, jellegzetes és igen erős csoportja lett, megerősítve ezzel a burzsoázia egészét. A világ kétségkívül leggazdagabb angol burzsoáziája azután igényt formált az ország gazdasági és politikai életének irányítására.

---

* Hobsbawm, 1969. 68.

** Mathias, P.: The First Industrial Nation. London, 1969. 86.

A parlamenti reformért, a búzabehozatal korlátozásának megszüntetéséért, az angol burzsoázia számára oly előnyös szabadkereskedelemért folytatott küzdelmek természetesen még nem tették volna társadalmilag és politikailag olyan mozgalmassá ezt az időszakot, ha mindez nem járt volna együtt az ipari forradalom folyamatából fakadó, mélyreható társadalmi krízissel. A gépek miatt egzisztenciájukban halálra ítélt vagy versenyképtelenné vált kismesterek már a 18. században is elűzték Angliából John Kayt, és összetörték Heargraves első Jennyjét. A 19. század első felében, amikor a gépi szövőszék takácsok ezreit tette rosszul fizetett, éhségre ítélt proletárrá, a gépek miatti elkeseredés mozgalommá fejlődött. A ludditák tömegével törték össze a gépeket, anélkül, hogy azok térhódítását megakadályozhatták volna. Az elkeseredett szegényemberek akcióját nem volt nehéz megfékezni. Az elkeseredés nem szorítkozott csupán géprombolo akciókra. A munkások bére nyomorúságos volt, hiszen minden áron profitra kellett szert tenni a beruházásokhoz, s a kor vállalkozói gondolkodásában is természetesnek tartották, hogy csak a legalacsonyabb bérekkel lehet a munkásokat munkára kényszeríteni, mert ha ennél többet kap, kevesebbet fog dolgozni. Az elégedetlen munkások nemegyszer csatlakoztak a politikai mozgalmakhoz, a népi chartáért folytatott harc gyakran a gyártulajdonosok ellen irányult. A burzsoázia elégedetlensége hamar megszűnt, hiszen az idő neki dolgozott. Követeléseinek teljesítését kikényszerítette, a gazdasági virágzás pedig eloszlatta a csökkenő profitráta miatti aggodalmát. A táguló piacok hatására hamarosan széles, szolid középosztállyá vált, amelynek felső rétege már a vezető elit soraiba emelkedett, mint valamikor a legnagyobb kereskedő üzletemberek. A burzsoázia gazdaságilag, politikailag és társadalmilag egyaránt Anglia vezető osztálya lett. Az ipari forradalom igazi haszonélvezői ők voltak.

A proletariátus harcai kevesebb eredményt hoztak. Szemben a burzsoáziával, ők úgy érezhették, hogy a nagy átalakulás valóságos kárvallottjai. A vita, hogy vajon az átalakulás korai szakaszában, az 1830—1840-es években az ipari forradalom a munkásosztály elnyomorodását eredményezte-e vagy sem, mint már utaltunk rá, máig eldöntetlen. A kutatók egyik tábora bőven idéz a gyári felügyelők jelentéséből és más korabeli forrásokból, a munkások nyomorúságos viszonyairól. A másik táborban azok a gazdaságtörténészek sorakoznak fel, akik a nemzeti jövedelem emelkedő számaiból, az egy főre jutó fogyasztás növekedéséből arra következtetnek, hogy bár a munkások sora igen rossz volt, helyzetük mégis fokozatosan javult. A nemzeti jövedelem emelkedését bizonyos mértékig ugyan ellensúlyozta, hogy a gyarapodás nagyobb része összpontosult a burzsoázia kezében, és növelte a felhalmozást, amely korábban alig haladta meg az évi 5%-ot, most viszont a 10%-ot is elérte.

A proletariátus kialakulása mélyreható emberi-társadalmi változásokat idézett elő. A változás sokkhatását nem mérhetjük a bérek és jövedelmek alakulásán.

A bérmunkásság kialakulása nemcsak abban jelentett újat, hogy a proletariátus a társadalom egyik alapvető osztálya lett, hanem abban is, hogy az ipari forradalom korának proletariátusa gyökeresen más volt, mint az előző korok bérmunkása. A munkaviszony személytelenné vált, és megszűnt a korábbi céhmester és -legény patriarchális kapcsolata. A gép megszabta a munka ritmusát, és nemcsak a munka korábbinál jóval nagyobb intenzitását kívánta meg, de színhelyét is megváltoztatta, a faluból a városba helyezte.

1750-ben Nagy-Britannia két városának — London és Edinburgh — volt csupán több mint 50 000 lakosa, 1801-ben már 8, és 1851-ben 29 város lélekszáma haladta már meg ezt a mértéket. A piszkos, füstös városok a gyárak növekvő munkaerő-szükségletének megfelelően gyorsan szaporodtak, a közművesítés és közellátás fejlődése azonban nem tartott lépést a lélekszám gyarapodásával. A 19. század közepének angol városai a betegségek melegágyai voltak. A nyomortanyák, amelyekben a faluból a városba özönlő munkaerő először menedékre talált, aligha voltak emberinek mondhatók. A faluból (és Írországból) pedig áramlott a munkaerő. Az újabb kutatások bizonyították ugyan, hogy erős túlzás volt a bekerítések kapcsán a falvak elnéptelenedéséről beszélni, de a munkaerő-vándorlás kétségkívül jelentős volt. A nagy népszaporulat mellett (1801 és 1851 között 10,5 millióról 21 millióra emelkedett a lakosság) az ún. szegénytörvény is ösztönözte a falusi népfelesleg elvándorlását, megvonva azoktól a korábbi támogatást, akik nem találtak megélhetést. Uzsorás háztulajdonosok sora gazdagodott meg a városba özönlő munkások embertelen körülményein, ahogy azt Dickens oly megrázóan ábrázolta könyveiben.

Az új munkásosztály csak lassan alakította át a falusi környezethez, a kézműipar lassúbb és szabadabb ritmusához, nagyobb mozgásszabadsághoz igazodó életritmusát és rendelte alá a városnak, a gyárnak s az ebből fakadó kényszernek. Az új burzsoázia számító racionalizmusa összeütközött a munkásosztály „felelőtlenebb”, megélhetést kereső és szociális gondoskodást igénylő magatartásával. Az iparosítás előtti tradíciók csak lassan, keservesen adták át helyüket a modern munkásosztály mindennapos küzdelmének. És ha a szakmunkások hamar képessé váltak is jobb életfeltételek kiharcolására, széles munkástömegek — különösen lesüllyedt kézműiparosok, átmeneti helyzetben levők — nyomorogtak, éheztek, s első sztrájkjaik során a szó szoros értelmében kenyérért harcoltak. Széles munkástömegekre egyértelműen igaz volt egy amerikai 1845-ből származó megjegyzése: „életem minden napjában megköszönöm az égnek, hogy nem vagyok családos szegény ember Angliában”.*

Vasútépítkezés

Az angol ipari forradalom a 19. század közepe táján megkezdődött a vasútkorszak. A 19. század e csodálatos találmányának a világ gazdasági átalakulása szempontjából felmérhetetlen volt a jelentősége. Ha a textiliparé az úttörés érdeme, aligha vonható kétségbe a vasútépítés központi szerepe a 19. századi angol gazdasági fejlődésben.

A vasút nemcsak összekötötte az addig elszigetelt lokális gazdasági egységeket, de radikálisan csökkentette a szállítási költségeket is. P. Bairoch számításai szerint már az első vasútvonalak az 1830—1840-es években mintegy felére csökkentették a szállítási költségeket. A későbbiekben ez még egyszer megismétlődött, s a szállítási költségek végül is mintegy negyedére csökkentek.

A vasutat joggal tekintették a korabeli technika és szervezettség legmagasabb fokának, gigantikus nemzeti szervezet volt.

A vasútépítés minden addigit felülmúló keresletet teremtett a tőke, a munkaerő és az ipar egyes ágai számára. Az angol vasútépítés különösen drága volt, mintegy 40 000 £-ra becsülték egy mérföld kiépítési költségét, amely már 1850-ig 250 millió £ vasúti befektetést igényelt. Ilyen hatalmas összeget — mintegy fél évszázados iparosítással a háta mögött — még az angol gazdaság sem tudott biztosítani. A hagyományos tőkefelhalmozási formák, az újra befektetett profit, a kisebb társulásoktól, helyi pénzintézetektől felvett hitelek, amelyek a textil-

---

* Briggs, A.: The Victorian Cities. London, 1963. 13.

*Szállítási költségek változatlan áron**

Év	1900=100
1820	337
1840	249
1860	158
1880	150
1900	100
1910	71

gyárak létesítéséhez elégségesnek bizonyultak, ez esetben aligha vezethettek eredményre. Új megoldásra volt szükség, s ezt a korlátolt felelősségű részvénytársaság teremtette meg, a tőkekoncentráció magasabb fokát biztosítva. Részvénykibocsátások útján a szétforgácsolt, lappangó kistőkét, pénzmegtakarítást is működő tőkévé változtatták, megteremtve azokat a pénzügyi és szervezeti kereteket, amelyek a 19. század második felében azután a gazdaság minden területén uralkodóvá váltak. Az első vasútvonalak esetében a tőke nagyobb része még arról a vidékről származott, ahol a vasút épült. Később azonban, ahogy a vasúti részvények a tőzsde főszereplőivé váltak, ahogy a közel 200 vasúttársaság (1843) részvényei a legfontosabb hosszú távú tőkebefektetésnek bizonyultak, megszűntek ezek a lokális korlátok. „Az a mód, ahogy a vasúti részvények piacra kerültek, arra utal, hogy a vasútépítés valóban nagyon alaposan átalakította a tőkepiac szerkezetét... sok bizonyítékunk van, hogy a vasutakba fektetett tőke jelentékeny része új megtakarításokból és a beruházók új típusától származott."**

A vasútépítés nemcsak a hosszú lejáratú tőkepiac új formáit teremtette meg, de a vállalkozók új típusát is. A vasút szerepe nem volt elhanyagolható az urbanizációs folyamatban sem. A kereskedelmi útvonalak már a középkorban is városképző tényezők voltak. Az új közlekedési csomópontok most sok város kialakulásához vagy rohamos megerősödéséhez járultak hozzá. Nehéz számszerűen lemérni a vasutak hatását a migrációs folyamatban, hiszen az utaslétszám rohamos emelkedése — 1830-ban a Liverpool—Manchester vonalon 400 000 ember utazott, a London—Birmingham vonalon 1839-ben félmillió, 1845-ben 1 millió — ezt közvetlenül nyilván nem fejezi ki. Az élet felgyorsításához, a kereskedelmi kapcsolatok további kiépítéséhez azonban mindez hozzájárult. A vasutak tovább mélyítették a gazdasági élet átcsoportosítását, új területeket kapcsoltak be a gazdasági élet fő vérkeringésébe, lehetővé tették a lakosság átcsoportosulását.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 36.

** Dyos, H. J.—Aldcroft, D.: History of British Transport. An Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth. London, 1974. 202.

A vasútépítések nagy munkaerő-keresletet teremtettek. 1840-ben 100 000, 1847-ben 300 000 főre tehető a vasútépítő munkában részt vevők száma. De a vasút üzemeltetése és fenntartása is jelentős (1850-ben kereken 60 000 fő) munkaerőt igényelt.

A munkaerő mellett a vasút legnagyobb mértékben szén, vas, és közlekedési gépek iránt támasztott keresletet. A vasút szénfogyasztása ugyan nem volt több (1849-ben), mint a termelés 2%-a, de nem szabad elfeledkeznünk a vasüzemek és más, a vasútnak dolgozó gyárak szénfogyasztásáról sem. A vasfogyasztásban már a közvetlen hatás is lényegesebb: a sínek, a gördülőanyag gyártása a vasiparnak biztosított munkát. 1844—1851 között az angol vastermelésnek mintegy egynegyede a vasútépítést szolgálta. A gépipar esetében 1849—1851 között a termelés mintegy $^1/_5$-ére becsülték a vasúti gördülőanyag-megrendeléseket. Később, amikor a termelés kibővülésével a hazai vasúti megrendelések már nem tartottak lépést, akkor az angol ipar az épülő külföldi vasutak sín-, mozdony- és gördülőanyag-ellátójává vált.

A vasútépítés úgyszólván minden más iparágra kihatott. Nem tűnik indokolatlannak az a következtetés, hogy a vasútépítésnek lényeges szerepe volt abban, hogy a textilipar helyett a 19. század közepétől mindinkább a nehézipar került az ipari forradalom előterébe.

1830 és 1850 között Nagy-Britanniában mintegy 10 000 km vasutat építettek. Ez még akkor is jelentős hálózat, ha tudjuk, hogy felét sem tette ki a tervbe vett, és a parlament által jóváhagyott vonalhossznak. A spekuláció és korrupció egészen egyedülálló jelenségeit hívta ugyanis életre a vasúti láz, amely különösen 1834—1839 és 1844—1847 között tetőzött. A kijárók, a megvesztegetett parlamenti képviselők — 1847-ben 178 képviselő volt igazgatósági tagja valamelyik vasúti társaságnak —, a nyerészkedő földbirtokosok, a nagy vasútépítő vállalkozók és a tőzsdei spekulánsok egész serege gazdagodott meg a vasútépítésből. Mégis hiba lenne elsősorban a vasútépítés eme árnyoldalát kiemelni. Sokkal fontosabbak a tartós gazdasági hatások.

A nehézipar új fejlődése a század második felében

A század derekától a gazdaság további gyors átalakulása már elválaszthatatlan a vasútépítés hatásaitól.

A széntermelés gyors növekedése — figyelembe véve a bányászat rendkívüli munkaigényességét — alaposan megnövelte a bányászok létszámát. Az 1880-as években már félmillió, majd a 20. század elejére több mint 1 millió munkás dolgozott az angol bányákban. Erre az időpontra a bányászatban hozzávetőlegesen ugyanannyi ember dolgozott már, mint a mezőgazdaságban vagy a textiliparban.

*A vasútépítés hatása a termelésre**

Év	Szén	Vas	Acél
	termelés ezer tonnában		
1850	44 000	2 250	49
1880	129 000	5 960	1 140
1890	153 000	8 031	3 360

A vas- és acélipar növekedése kisebb munkaerő-kereslettel járt. Annál fontosabbak voltak a technikai változások, mindenekelőtt a vaskohók kapacitásának lényeges növekedése (heti átlag 64 tonnáról [1839] előbb 126, majd 263 tonnára [1880]) és az acéltermelés forradalmi újításai.

Az acél megsokszorozta a vas jó tulajdonságait. A nyersvas 2,5-4%-os széntartalma a vasat keménnyé, de egyidejűleg törékennyé is tette. A kovácsoltvas (széntartalma 0,1%) puhább volt, speciális célokra jobban feldolgozható, viszont nem elég tartós, könnyen változtatta formáját, kitágult, hajlott. Az acél mindkét anyag jó tulajdonságait egyesíti: kemény, rugalmas és ellenálló. Jó tulajdonságait ugyan korán ismerték, de tömeges előállítására az ipari forradalom első szakaszában nem voltak meg a technikai feltételek. Drágasága miatt nem tudták nagy mennyiségben előállítani.

Henry Bessemer látszólag nagyon egyszerű technikai megoldással 1856-ban jutott új megoldásra. A nyersvas hagyományos finomítási eljárása helyett forró levegőt fúvatott a megolvadt vasba, s ezzel az oxidációs folyamatot rendkívül meggyorsította. Alig negyedóra alatt ugyanannyi acélt lehetett előállítani a Bessemer-kemencékben, mint korábban egy nap alatt. Az acél ára gyorsan csökkent, és megkezdte a kovácsoltvas kiszorítását. Pontosabban, megkezdte volna, ha nem merültek volna fel újabb technikai nehézségek. A Bessemer-féle eljárásnak ugyanis hamarosan kiütköztek a gyengéi. Nevezetesen, nem minden vas volt alkalmas Bessemer-acél gyártására. A magas hőfok ellenére ugyanis a foszfor nem égett ki a vasból, így a magas foszfortartalmú vasakból — amelyek eléggé gyakoriak — megmunkálhatatlan acél készült. A Bessemer-acél végül is lassan terjedt, és az acél valóságos diadalát csak a Siemens—Martin-eljárás hozta meg, bár ez az eljárás is az alacsony foszfortartalmú vasércre épült. A módszer technikai újdonsága kettős volt. Egyrészt a Siemens testvérek a regenerációs elv alapján az olvasztókemencét átalakították, másrészt alacsonyabb kvalitású szén felhasználásával, kevesebb tüzelőanyaggal jóval magasabb hőfokot értek el a kemencében. Az 1861-ben Birminghamben egy üveggyárban alkalmazott magas hőfokú kemence akkor aratott igazán kereskedelmi sikert, amikor 1864-ben Pierre Martin rájött, hogy nemcsak vasércet, de ócskavasat is felhasználhat az acélgyártáshoz. Miután sikerült a kedvező és megfelelő arányokat megtalálni, a Siemens—Martin-eljárás gyorsan terjedt, különösen Angliában, ahol 1870-ben az acél 43,6, 1913-ban 79,2%-át állították elő ezzel az eljárással. Az acélgyártás az egész ipari termelésben és ipari technológiában mélyreható változásokat hozott. A vasúti sínek tartósabbá és biztonságosabbá váltak. Acélból nagyobb és gyorsabb hajókat lehetett építeni, és ez az anyag hadihajók páncélzatára is kiválóan alkalmasnak bizonyult. Az acélgyártás gyors fellendülése összefüggésben állt a gépgyártás gyors kibontakozásával (munkáslétszáma 1850 és 1880 között megkétszereződött, majd a világháború alatt létszám tekintetében a legnagyobb iparággá vált). Ebben lényeges szerepet játszott az angol vasúthálózat teljes kiépítése is.

---

* Bairoch, 1964. 239.; Mitchell—Deane—Jones, 1952. 394., 399.

*Az angol valutahálózat**

Év	Vasútvonal hossza (mérföld)	Szállított utasok száma (millió)	Szállított áruk súlya (millió tonna)
1870	15 537	336	235 (1 880)
1890	20 073	817	303
1912	23 441	1 294	520

A századfordulóig a gőz maradt a legfontosabb energiaforrás, de a gőzgép olyan lényeges változáson ment keresztül, mely megsokszorozta teljesítményét. Charles Parsons angol mérnök 1884-ben szabadalmaztatta első gőzturbináját, melyet különösen a tengeri közlekedésben alkalmaztak. Ez mondta ki a vitorlás hajókra a halálos ítéletet.

James Watt gőzgépei még csupán 10—25 lóerőnyi energiát tudtak fejleszteni, 1860-ban egy compound gőzgép 1000 lóerő teljesítményre is képes volt. A 20. század elején a nagy gőzturbinák 100 000 lóerő fejlesztésére is alkalmasak már.

---

* Dyos-Aldcroft, 1974. 156.

A gőzturbina a villamos energia fejlesztése szempontjából is forradalmi jelentőségű volt. A hidraulikus turbina, melyet francia mérnökök már 1830 körül kidolgoztak, egy dinamóval kombinálva vízi erőforrásokból már korábban alkalmas volt elektromos áram termelésére. A gőzturbina viszont a szén és gőz elektromosságot termelő potenciáját hasznosította. A gőzturbinagyártás a 19. század végére a gépipar egyik legfontosabb ága lett.

A textiltermelés és -export új fellendülése

A szén, vas- és gépipar fellendülése Angliában olyan körülmények között ment végbe, amikor a textilipar is jórészt változatlanul folytatta expanzióját mind a belső, mind a külső piacon. A textilipar, amely a 19. század első felében termelésének mintegy felét exportálta, 1850 és 1870 között már 60-65%-ban exportra szállított, és mindezt jelentősen növekvő termelés mellett.

Fonóorsók az angol pamutiparban[*]

Év	1000 darabban
1834	10 000
1852	18 000
1861	31 000
1867	34 000
1913	55 000

A pamutfonal-termelés az 1840-es évek átlag 523 millió fontjáról az 1860-as évek végére 910, az 1880-as évek elejére 1324 millió fontra emelkedett. A készáruk mennyisége pedig a következőképp alakult: 1844—1846: 348 millió font, 1859—1861: 651 millió font, 1880—1882: 993 millió font.[**]

Hoffmann indexe szerint a textilipar főbb ágai a következőképp fejlődtek:

---

[*] Mitchell 1975. 306.

[**] Mitchell—Deane—Jones, 1952. 435.

*Az angol textilipari termelés indexe**

Év	Pamutfonal	Pamutáru	Gyapjúfonal	Gyapjúáru
1830	11,4	9,1	21,8	23,3
1850	27,0	22,8	28,2	27,1
1870	49,5	44,8	50,8	47,9
1890	76,4	71,1	67,3	65,4
1913	100,0	100,0	100,0	100,0

Bár a 19. század közepére már megjelentek a kontinens első iparos államai is, amelyek nemcsak saját belső piacukról kezdték kiszorítani a brit árukat, de a külső piacokon is versenyt támasztottak azoknak, az 1870—1880-as évekig a brit ipari monopólium mégis töretlen volt. A termelés növekedésének mind nagyobb részét vette fel a külső piac. A 18. században 5,9; 1800—1830: 10, 1830—1850: 20%-át, az 1850—1870-es években már egynegyedét.

*Az export évi átlagértéke***

Időszak	Millió fontban
1800—1804	39,9
1830—1834	38,7
1843—1847	57,5
1857—1861	121,0
1877—1881	208,0
1909—1913	455,0

A külkereskedelem fejlődése

Az export évi növekedése előbb 2%-ról 4%-ra, majd az 1860—1870-es évekre évi 6%-ra emelkedett.***

A külkereskedelem struktúrájára vonatkozólag a 19. század első felétől állnak rendelkezésre adatok. Ezek szerint 1830-ban az export 91%-át iparcikkek tették ki, ezen belül 67% a textilipar részesedése, 11% a vas- és acél-, és 1% a szénexport. 1850-ben az összes export 93%-a iparcikk, s ebből 63% a textil, 18% a vas- és acél- és 2% a szénexport. Végül a századfordulón az összes export 94%-a ipari termék, ezen belül 44% a textil, 21% a vas és a gép, és végül 5% a szén részesedése. Az importból — ugyanezeket az éveket véve figyelembe — 1830-ban az élelmiszerek 31%-kal, a nyersanyagok 60%-kal, míg az iparcikkek mindössze 9%-kal részesedtek. 1850-ben 34% az élelmiszerimport, 59% a nyersanyagimport és 7% az iparcikkimport aránya. 1870-ben 35%, 50%, illetve 15% a megfelelő érték.

---

* Hoffmann, W. G.: British Industry 1700—1950. Oxford, 1955.

** Mitchell, 1975. 488.

*** A külkereskedelem fejlődésére lásd: P. Bairoch, Commerce... 1976. 196.; Schlote, 1952.; 162—163. Saul, S. B.: Studies in British Overseas Trade 1870—1914. Liverpool, 1960.

Az export jelentőségét mutatja az angol gazdaságban, hogy a 19. század elején a nemzeti jövedelem értékének 10%-ára volt tehető, az 1860-as években már 18%-ára, majd rohamos növekedés után a háború előtti évekre elérte a 40%-ot is. 1800 és 1900 között az export értéke mintegy 22-szeresére, a háború küszöbéig pedig 30-szorosára növekedett.*

Figyelemre méltó, hogy a tengerentúli országokba irányuló brit export nem nőtt gyorsabban, mint az európai kivitel. Ebben nyilván szerepet játszott az is, hogy bár a textilipari kivitel értéke tovább emelkedett, jelentősége a külkereskedelem egészében mégis csökkent, és helyét részben a vas- és szén-, illetve gépipari termékek vették át. A textilipar relatíve csökkenő szerepében Nyugat-Európa iparosodása tükröződik. Ezzel szemben az európai gépkivitel értéke a századfordulóig majdnem megkétszereződött, majd 1913-ig mintegy meghatszorozódott.

*A textilkivitel Nyugat-Európában***

Megnevezés	1869—1873	1879—1883	1889—1893
Gyapotáru, millió yard	272	258	225
Gyapjúszövet, millió yard	142	101	53

---

* Schlote, 1952. 53.

** Saul, 1960. 19.

A mezőgazdaság visszaszorulása

Az angol külkereskedelemben azonban mind élesebben jelentkezett a mezőgazdaság és az ipar közötti szektoriális eltolódás egyoldalú következménye.* Nem csupán arról volt szó, hogy a mezőgazdaság fejlődése nem tartott lépést az iparéval, hanem arról, hogy a mezőgazdaság szerepe — akár a foglalkoztatást, akár a nemzeti jövedelemmegoszlást nézzük — rohamosan csökkent.**

*Az aktív népesség megoszlása Angliában, %-ban****

Év	Mezőgazdaság	Ipar	Egyéb
1811	35	45	20
1831	28	42	30
1851	21	52	27
1871	14	55	31
1911	9	54	37

*A nemzeti jövedelem megoszlása %-ban*****

Év	Mezőgazdaság	Ipar	Kereskedelem	Egyéb
1812	27	30	20	23
1831	28	35	15	22
1860	16	36	48	—
1895	10	37	53	—
1907	6	38	28	28

---

* A mezőgazdaság helyzetére vonatkozóan már idézett összefoglaló gazdaságtörténeti munkák és történeti statisztikák mellett lásd: Jones, E. L.—Woolf, S. J. (ed.): Agrarian Change and Economic Development. The Historical Problems. London, 1969.; Orwin, C. S.—Whetham, E.: History of British Agriculture. London, 1964.

** Ennek a képnek másik oldala, hogy míg 1820-ban az angol pamutipar kivitelének 60%-a ment Európába és az USA-ba és 32%-a az elmaradott országokba, addig a századfordulón már 86% az elmaradott országok részesedése.

*** Mitchell, 1975. 180.

**** Bairoch, Commerce... 1976. 273.

Mindezek a változások a mezőgazdasági termelés abszolút visszaszorulásához is vezettek, bár a belső piac állandó bővülése, a század közepétől emelkedő életszínvonal egyre növekvő élelmiszer-keresletet teremtett, és a mezőgazdasági és az ipari árak aránya az előbbiek javára módosult, annak ellenére, hogy 1846-ban az ipari érdekeltség kierőszakolta a szabad gabonabehozatalt. Tőke és olcsó hitel a mezőgazdaságnak is rendelkezésére állt, a közlekedési hálózat gyorsan kiépült, új termelési eljárások is hódítottak, csupán a rendelkezésre álló munkaerő csökkent. Egészében az angol mezőgazdaság fokozatosan iparszerűvé változott, erős földkoncentráció, gépesítés, műtrágya alkalmazása, csatornázás és istállózó állattenyésztés jellemezte.

Az 1870-es években készült összeírás nem alkalmas arra, hogy pontos képet adjon a földbirtokmegoszlásról, hiszen egyrészt figyelembe vette a nem mezőgazdasági foglalkozású (kiskert- stb.) tulajdonosokat, másrészt a nagybirtokosokat nem összes földtulajdonuk alapján, hanem birtokonként vette jegyzékbe. A későbbi számítások végül is a következő képet mutatják:

*Birtokmegoszlás Angliában**

Birtoknagyság	Telület ezer acre	Birtokosszám
3000 acre felett	14 227	1 688
1000—3000 acre között	4 319	2 529
300—1000 acre között	4 783	9 585
100—300 acre között	4 144	24 412
1—100 acre között	3 931	217 049
1 acre alatt	151	703 289
Közintézmények	1 443	14 459
	32 998	973 011

A földterület 55%-a tehát az 1000 acre, és 81%-a a 100 acre feletti földterülettel rendelkező birtokosok kezében volt.

Mindez Angliában és Walesben azt jelentette, hogy a 2038 legnagyobb gazdaság ugyanannyi földterülettel rendelkezett, mint a közel 100 000, 50 acre-nál kisebb gazdaság.

---

* Orwin—Whetham, 1964. 307.

*Birtokok megoszlása 1885-ben**

Birtokterület	Száma
1—5 acre	135 700
5—50 acre	233 000
50—100 acre	64 700
100—300 acre	79 600
300 acre felett	19 400

*A művelhető angol földterület megoszlása %-ban***

Megnevezés	1867	1913
Legelő	54	69
Kert	—	1
Gabona	33	21
Egyéb növény	13	9

Több mint hárommillió acre-ra becsülhető az a földterület, amelyet az 1860-as évek végén még szántóföldnek használtak, majd legelővé alakítottak át.

*Anglia és Wales földterületének megoszlása****

Megnevezés	1870	1890 millió acre	1914
Legelő	11,1	14,8	16,1
Szántóföld	14,8	13,1	11,0

A mezőgazdasági termelés összesített indexe, amely az állati termékeket és a kertgazdaságot is figyelembe veszi, ezt a hatalmas visszaesést nem tükrözi, sőt 1870 és 1900 között 8%, majd 1900—1913 között 5% növekedést mutat. Az egy főre jutó termelést tekintve azonban már ez is nagyfokú visszaesésről ad számot.

A búza és búzaliszt behozatala viszont egy évszázad alatt közel 50-szeresére, az árpa és a zab behozatala több mint 22-szeresére emelkedett.

A gabonabehozatal az angol import 10-12%-a körül mozgott. A rohamosan növekvő kávé-, tea-, cukor- és dohánybehozatal az 1850-es évektől a 20. század elejéig — az emelkedő fogyasztás miatt — megkétszereződött. Relatív súlyuk azonban az angol importban csökkent. Lényegesen, abszolút értékben tizenkétszeresére — az ötvenes években 3%-kal, a tízes években 13%-kal nőtt a húsbehozatal. Az egy főre jutó húsfogyasztás 50%-kal volt nagyobb, mint

---

* Orwin—Whetham, 1964. 350—351.

** Mitchell—Deane—Jones, 1952. 78—79.

*** Ashworth, 1952. 58.

*Gabonabehozatal — liszttel együtt**
(10 éves átlagok ezer mázsában)

Időszak	Búza	Árpa	Zab
1800—1809	1 989	137	1 470
1830—1839	3 743	659	1 494
1850—1859	19 326	3 585	3 523
1870—1879	50 406	11 088	11 937
1900—1909	102 551	19 840	16 379

Franciaországban, és 25%-kal több, mint Németországban. A szalonna- és disznóhúsfogyasztás 52, a marha- és borjúfogyasztás 33%-át importálták. Kis túlzással ekkor még azt mondták, hogy Dánia mezőgazdasága és élelmiszeripara az angol reggelizőasztalok számára dolgozik.

A behozatal legnagyobb tételét — igaz, csökkenő mértékben, 30%-ról 20%-ra szorulva vissza — a textilnyersanyag tette ki, amelyeket más nyersanyagokkal (14%), valamint iparcikkel (6%) egészítettek ki. Az export és import értéke között azonban egyre nagyobb lett a különbség, a külkereskedelmi mérleghiány gyorsan növekedett.

*Külkereskedelem millió £-ban***

Időszak	Import	Export	Deficit
1855—1859	169,5	100,1	69,4
1870—1879	360,6	218,1	142,5
1900—1909	570,4	333,3	237,1

A rendkívül jelentős bevételek, amelyeket Nagy-Britannia az ún. „láthatatlan jövedelmek" formájában, részben a nemzetközi szállításban betöltött kivételes pozíciójából, részben mint a világ pénzügyi központja, a bankszolgálatokért, továbbá a tőkekivitel után kapott kamatok formájában élvezett, a kereskedelmi deficit kiegyenlítésére kellő fedezetet biztosítottak. Anglia nemzetközi pozícióját azonban mégis a világ ipari termelésében elfoglalt vezető helye határozta meg.

---

* Mathias, 1969. 472.
** Uo. 467—468.

Az ipari növekedés

Az ipari termelés fejlődése biztosította a nemzeti jövedelem állandó növekedését. A 19. század első negyedében az évi növekedés átlagos üteme 2,6%-ot tett ki, ami a következő 15 esztendőben 2,1%-ra csökkent, de az ezt követő négy évtizedben ismét 2,3-2,4% között mozgott. Tekintettel a lakosságnövekedés bizonyos lassulására, az egy főre jutó nemzeti jövedelem 1840 és 1860 között évente 2,2, az ezt követő 20 évben pedig 1,4%-kal növekedett.

Nettó nemzeti jövedelem
*1900-as áron**

Év	Millió £	Egy főre/£
1855	508	18,3
1870	774	24,8
1880	932	26,9
1890	1 416	37,8
1900	1 750	42,5
1910	1 881	41,9

*Gőzgépek lóereje***

Év	Lóerő
1840	620 000
1850	1 290 000
1870	4 040 000
1889	9 200 000
1896	13 700 000

A nemzeti jövedelem növekedése a beruházások szintjének lényeges emelkedését eredményezte. Phyllis Deane számításai szerint az angol beruházások szintje csak a 19. század közepén érte el a nemzeti jövedelem 10%-át, tehát azt a szintet, melyet W. Rostow az ún. „take off" bűvös határának tekint. A növekedés hordozója ez esetben is az ipari termelés volt. A magas beruházási hányad az angol gazdaságban alkalmazott gőzgépek kapacitásának ugrásszerű növekedésében is kifejezésre jutott.

Az ipari termelés növekedésének ütemére vonatkozó számítások némileg eltérnek egymástól. W. Hoffman szerint az 1843., 1847., 1857. és az 1861. évi 3,4%-os növekedés volt a csúcspont, Deane és Cole viszont 1851—1861, illetve 1881—1892 között 3,5%-os növekedésről tudósít. Annyi bizonyosra vehető, hogy a brit gazdaság esetében nagyjából 2,5-3,5%-os évi átlagos növekedéssel számolhatunk. Ebben a korban — figyelembe véve az angol gazdaság magas kiindulószintjét — ez igen magas növekedési aránynak tekinthető.

---

* Mitchell—Deane—Jones, 1952. 367—368.
** Landes, 1986. 315.

E. Hobsbawm tízéves növekedési átlagai viszont arra utalnak, hogy a növekedés szempontjából az első fél évszázad volt a kedvezőbb. (A szerző ezt részben azzal magyarázza, hogy az amerikai polgárháború következtében jelentkező gyapothiány visszavetette a textilipart.)

Az ipari termelés
*átlagos növekedési üteme**

Időszak	Tízévenként, %-ban
1800—1810	22,9
1810—1820	38,6
1820—1830	47,2
1830—1840	37,4
1840—1850	31,3
1850—1860	27,8
1860—1870	33,2
1970—1880	20,8
1880—1890	17,4
1890—1900	17,9

*Hoffmann indexe az angol ipari növekedésről***

Év	Foglalkoztatás	Termelés
1841	37,8	20,8
1861	53,5	39,4
1881	66,1	64,4
1901	89,2	92,4
1911	100,0	100,0

Ha a számítások pontosságával szemben támaszthatók is kifogások, az bizonyosnak látszik, hogy az angol ipari növekedés relatív csúcspontját nagyjából az 1840—1870 közötti szakaszra tehetjük. Ebben az időszakban volt a legnagyobb a nemzetközi kereslet az angol textil- és nehézipar gyártmányai iránt. A 19. század közepén Anglia a világ széntermelésének kétharmadát, vastermelésének 80%-át, pamuttermelésének közel felét állította elő. Ebben az időben a felhalmozott profit nagy része még hazai befektetésekbe (vasút, ipar) irányult, s ez a belső piac további bővülését eredményezte. Az ipari monopólium azonban már ebben az időben is elegendő profittal szolgált ahhoz, hogy megindul-janak a nemzetközi befektetések, egyszerre biztosítva különlegesen magas profitot és világpiaci értékesítési, valamint nyersanyag-beszerzési lehetőségeket.

---

* Hobsbawm, 1969. 68.
** Hoffmann, 1955. 38.

Viszonylagos hanyatlás a század utolsó harmadától

Az 1870-es évektől azonban lényeges változás következett be a nemzetközi konjunktúrában. A kaliforniai aranybányák felfedezése óta kibontakozott hosszú konjunktúraszakasz az 1873-as válsággal megtört, és közel két évtizedes deflációs szakasz vette kezdetét. Hosszú, ciklikus jelenségről volt-e szó, vagy a dél-afrikai aranybányák felfedezésének monetáris következményéről, az új technológia megjelenése nyomán bekövetkező áresésről, vagy beruházási válságról, ez ma is nyitott kérdés még a gazdaságtörténetben.

Az angol gazdaság mindenesetre az európai gazdaság 19. századi történetének e jellegzetes, kiélezett szakaszában veszítette nagyjából el — bár távolról sem egészen — azt az indulási előnyt, amelyet az ipari forradalom idején szerzett. Ez időtől egyedülállóan magas tőkefelhalmozását nem tudta gyümölcsöztetni iparában. Az angol bankrendszer az ipari forradalom kezdetén — a leszámítolás, a nyílt hitel révén — képes volt az ipari befektetések megfelelő kiegészítésére. A 19. század második felében, amikor már nagy beruházó- és vállalkozóbankokra lett volna szükség, az angol bankrendszer elavulttá, gyakorlata konzervatívvá vált, s nem volt képes a tőkét az ipar felé kanalizálni, nem töltötte be a kezdeményező szerepét. Ezt elősegítette a magánbankok 19. század első felében oly jelentős hálózatának megszűnése.

1894-ben az Angol Bankra vonatkozó törvény biztosította a bankjegykibocsátás monopóliumát. Megfelelő koncentráció útján a részvénytársasági bankok váltak uralkodóvá. Ezzel egyidejűleg London mindinkább a nemzetközi pénzügyletek központja lett, s a külkereskedelemhez kapcsolódó, valamint a tőkekivitellel kapcsolatos nemzetközi kibocsátásokkal foglalkozott. Kialakult az öt legnagyobb bank, amelyek leányvállalataik széles hálózatával átszőtték az országot. A kötvény- és részvénykibocsátások váltak a bankok legfőbb tevékenységi területévé. A nemzetközi pénzüzlet, az angol font nemzetközi fizetésieszköz-funkciója és az elterjedő aranyalaprendszer mellett a londoni Citynek sajátos szerepet biztosított. A bankok és az angol ipar kapcsolata azonban jórészt megmaradt a hagyományos keretek között, amely nem csupán az ipari tőke változatlan erejét mutatta, de jórészt azt is, hogy az angol ipar nem kapott a bankoktól olyan támogatást, amilyenre éppen az új belső és külső piaci helyzethez, illetve technológiához való alkalmazkodásában szüksége lett volna. Angliában végül is mind a Crédit Mobilier-típusú francia, mind a vegyes típusú német bank gyakorlata hiányzott. Az 1870-es évektől tapasztalható lelassulás és pozícióvesztés azonban aligha választható el attól a ténytől, hogy korábban Nagy-Britannia mint az iparosítás úttörő országa, úgyszólván nemzetközi vákuumot töltött be, s mihelyt ezt a vákuumot nemcsak saját árui, de az ipari forradalomba bekapcsolódó más országok termékei is kezdték betölteni először csak saját belső, később a nemzetközi piacokon is, Anglia relatív helyzete gyengült, sőt kezdett lépéshátrányba kerülni az újonnan iparosodó nagy konkurensekkel (USA, Németország) szemben.

Nagy-Britannia bármely más iparosodó országnál összehasonlíthatatlanul jobban épült bele a korai világgazdaság sajátos nemzetközi munkamegosztásába. A külkereskedelemnek ezért sokkal nagyobb szerepe volt gazdaságában, mint más vezető nagyhatalmak esetében. Nem véletlen, hogy egy főre jutó külkereskedelme közel háromszorosa volt a franciának, és több mint háromszorosa a németnek.

„A brit ipar történetét — állapítja meg W. Hoffman — nagyjából a következő szakaszokra oszthatjuk: 1. 1701—1781, amikor az évi növekedés maximuma 2%; 2. 1782—1855, amikor az évi növekedés 3-4% között mozgott; 3. 1855 után az évi növekedés nem éri el a 3%-ot. Az 1855 utáni szakaszt 1876-nál elválaszthatjuk, mivel ezt követően néhány kivételtől eltekintve az évi növekedés nagyjából 2% alá esett."*

Nem kétséges, hogy az iparfejlődés lelassulása kapcsolatban van azzal a körülménnyel, hogy az 1870-es évekig a külkereskedelem gyorsabban fejlődött, mint a nemzeti jövedelem, ezzel szemben ezt követően az exportnövekedés csökkent. Ennek megfelelően az angol kereskedelem részesedése az európai kereskedelemben 1860-ban érte el a csúcspontot (29,8%), s ezt követően fokozatosan csökkent. (1910: 23,3%)

*Nagy-Britannia évi exportnövekedése %-ban***

Időszak	Egy főre eső érték %-ban	Érték
1800/1804—1830/1834	1,8	3,1
1830/1834—1843/1847	4,0	5,0
1843/1847—1857/1861	5,9	6,0
1857/1861—1877/1888	2,2	3,0
1877/1888—1909/1913	1,8	2,7

---

* Hoffmann, 1955. 33.

** Bairoch, Commerce... 1976. 192.

Az angol gazdasági fejlődés ideális megoldása E. Hobsbawm szellemes-gunyoros megállapítása szerint az lett volna, ha „az egész világot függő és az angol gazdaságot kiegészítő gazdaságok rendszerévé változtatják, amelyben minden ország földrajzi helyzetének megfelelő nyerstermékét kicseréli a világ műhelyének ipari termékeivel. A valóságban számos ilyen kiegészítő gazdaság alakult ki, amely helyi, specializált termékeit elsősorban Angliába szállította. Így áramlott az Egyesült Államok déli területeiről (a polgárháború időszakáig) a gyapot, Ausztráliából a gyapjú, Chiléből a nitrát és a réz, Peruból a guano, Portugáliából a bőr stb. 1870 után pedig a nemzetközi élelmiszer-kereskedelem erőteljes növekedése kapcsolt további országokat a birodalomhoz: Argentínát (búza, hús), Új-Zélandot (hús, tejtermékek), Dániát (tejtermékek, szalonna), továbbá különböző trópusi országokat (pálmaolaj, gumi) szállítása révén."*

Ez a megoldás azonban csak részben funkcionált. A munkamegosztásban ugyanis az Angliához felzárkózó többi iparosodott országnak is volt szava. A munkamegosztás másik oldalán álló partnerországokban pedig — mint erre majd részletesen visszatérünk — éppen az Angliával való gazdasági kapcsolat révén is, olyan új tendenciák jelentkeztek, melyek a hagyományos és egyenlőtlen fejlődésen alapuló kapcsolat fenntartása ellen szóltak. Végül, de nem utolsósorban hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy — ugyanúgy, mint az ipari termelésben — a külkereskedelemben is a beruházási javak kerülnek előtérbe. Ezek szállítása az 1850—1860-as években még angol hegemónia alatt indult meg. A későbbiekben viszont Anglia kezdett kiszorulni korábbi európai piacairól. A mézesheteknek, amikor az angol ipari forradalom eredményeinek átvétele volt a fejlődés előfeltétele, s az elmaradottabb világ elsősorban Angliában értékesíthette csak termékeit, vége volt. Az érdekek időleges egybeesését éles gazdasági versengés váltotta fel. Az Anglia által javasolt és diktált szabadkereskedelmi rendszer, amely éppen Anglia számára volt a legelőnyösebb, az 1870-es évektől egyre inkább véget ért, hogy helyét a protekcionizmus vegye át.

A protekcionizmus pedig Angliát is versenyre szorította, mi több, már India és Japán is megjelent mint versenytárs. Bár Angliával az élen, a vezető nagyhatalmak gyorsan be is fejezték az elmaradott területek felosztását, az új gyarmatosítás távolról sem hozta meg a kívánt gazdasági eredményeket. Ha nyersanyagforrásként fokozódott is a gyarmatok jelentősége, túlságosan elmaradottak voltak (különösen az afrikai gyarmatok), semhogy a piaci nehézségeken érdemlegesen segíthettek volna. Egyébként is, mind jobban érezhetővé vált az úttörő szerep előnyeinek visszájára fordulása. Anglia hatalmas — a világon a legnagyobb — ipart épített ki, elsősorban azokban az iparágakban, amelyek az ipari forradalom (beleértve a közlekedés forradalmát is) hordozói voltak. Egyedülálló textilipara, szénbányászata, vas- és acélipara volt. 1907-ben először készült részletes iparstatisztika Angliában. Ennek alapján az ipar termelését 750 millió £-ra becsülték, ami a nemzeti jövedelem közel 40%-át tette ki. Az ipar struktúrája arra utalt, hogy a háború előtt is jórészt ugyanazok voltak a vezető iparágak, mint a 19. század közepén. A vas- és gépipar esetében természetesen lényeges belső változások játszódtak le az acélgyártás kiépülésétől a villamos gépek előállításának meghonosításáig. A 19. század utolsó harmadában új technológia fontos elemei jelentek meg. Ez a technológia — szemben a korábbival, amely elsősorban a gyakorlatból származott — a tudományon alapult. A vegyészet, a villamosság és a robbanómotor hódított. Ezen iparágak fejlődése már elválaszthatatlan volt a tudományos, kísérletező laboratóriumoktól, az egyetemi természettudományos képzéstől, a mérnökök nagy számától és felkészültségétől. Mindez Angliát, amelynek kivételezett helyzetet élvező elitje és értelmisége a klasszikus és humán tudományok elmét és lelket csiszoló művelésére orientálódott, készületlenül találta. A világ technikai találmányaiból a 18. században még 23 kontinentális találmánnyal szemben 32 brit újítás állt, s a leglényegesebbek éppen angolok voltak. A 19. század első felében 29 : 52 volt az arány, de a 19. század második felében már a kontinentális Európa 47 találmányával szemben csupán volt 31 szigetországi.*

---

* Hobsbawm, 1969. 136.

Míg korábban Anglia a legdinamikusabb iparágakban mint a legmodernebb technika haszonélvezője léphetett fel, addig most változatlanul a hagyományos iparágakra — például a hajóépítésre, melyben éppen ebben az időben jutott lényeges előnyhöz — koncentrált, és az új iparágakban — néhány nem is lényegtelen hazai találmány ellenére — mindinkább lemaradt. A brit vegyipar termelése 1913-ban egyharmadát sem tette ki az Egyesült Államok, és a felét sem Németország termelésének. A villamossági ipar termelése (Faraday, Maxwell és Wheatstone találmányai ellenére) egyharmada sem volt a németnek, az egy főre jutó villamosáram-felhasználás 55 kW-os angliai szintjével szemben Németországban 120 kW-ot fogyasztottak. A szerszámgépgyártás, amely a 19. század közepén még angol monopólium volt, az automata gépek amerikai alkalmazását már nem követte. És az acéliparban is, ahol a legtöbb lényeges találmány — beleértve a Thomas-eljárást, amely inkább a kontinens foszfortartalmú érceinek felhasználása szempontjából volt fontos — Angliában született, mind a termelés, mind a termelékenység kezdett elmaradni a két vezető versenytárs mögött. (Az egy kemencére jutó vastermelés 1850-ben Angliában négyszer volt nagyobb, mint Németországban, 1890-ben Németország és Anglia szintje nagyjából azonos volt, 1900-ban 20, 1913-ban viszont már 70%-kal Németország volt előnyben.)

Ilyen körülmények között az európai kontinensen elhelyezett áruk részesedése az angol exportból fokozatosan csökkent, miközben az angol szabadkereskedelmi politika következtében a kontinens termékeinek részesedése az angol behozatalban emelkedett. De az Európa — vagy legalábbis nyugati régiói — és Anglia közötti kereskedelmi kapcsolatok már egyre kevésbé maradtak a hagyományos iparcikkeladás, mezőgazdasági termék, illetve nyersanyagvásárlás bázisán. Egyre inkább a fejlett ipari államok technikájából és egymás közötti munkamegosztásából fakadó iparcikk- és készárucserére került sor, és ebben mind jobban növekedett Anglia lemaradása. A német és az angol gépkivitel a 20. század elejére már azonos szintre került, de míg Németország 75%-ban Európában talált piacot, addig Anglia erre csak kivitelének 35%-a erejéig volt képes.

---

* Vö. Derry, T. K.—Williams, T. I.: A Short History of Technology from the Earliest Time to A. D. 1900. Oxford, 1960. 740—749.

*Anglia és Nyugat-Európa+ árucseréje millió £-ban**

Megnevezés	1854—1859	1877—1878	1898—1901	1909—1913
Import	8,5	42,4	71,9	98,9
Export	20,3	41,2	42,4	65,8

+ Németország, Franciaország, Hollandia, Belgium, Luxemburg, Svájc, Osztrák—Magyar Monarchia, Olaszország.

Hanyatlott Anglia? Tanulmányok hosszú sorát lehetne idézni, amelyek az 1873—1896 közötti korszakot és a századelő gazdasági fejlődését vizsgálják, anélkül, hogy e kérdésben bármiféle nézetazonosságra jutnának. Egy azonban bizonyos, Anglia helyzetét ebben az időszakban már az európai kontinens egészére, és nem csupán a nyugat-európai országokra kiterjedő iparosítási folyamat is befolyásolta. Az európai átalakulás ösztönző hatásai Angliából indultak ki, mégpedig az angol kapitalizmus azon belső igényéből, hogy újabb és újabb nyersanyagforrásokat, újabb és újabb piacokat biztosítson. Ennek nyomán az angol gazdaság maga is rendkívül erőteljesen kapcsolódott a világgazdasághoz. Ez a folyamat azonban nem volt ellentmondásoktól mentes, s az új országok bekapcsolása az Anglia vezette tőkés világgazdaságba egyfelől bővítette, másfelől szűkítette is Anglia lehetőségeit.

Németország 1836—1840-ben pamutfonal-szükségletének még 70, 1851—1852-ben is 52%-át, de 1867—1869-ben már csak 22%-át szerezte be Angliából. Az angliai német nyersvasvásárlás esetében 57, 39 és 19% a megfelelő arány. Egyes számítások ennek ellenére csak néhány százalékra becsülik azt a nemzetijövedelem-kiesést, amely az európai iparosodás hatására érte Angliát.

---

* Maizels, A.: Industrial Growth and World Trade. Cambridge, 1969. 434.

Tőkekivitel és „szelvényvágó" élősdiség

Nem egy gazdaságtörténész az angol tőkekivitelt hibáztatja a brit fejlődés megtorpanásáért, relatív visszaeséséért. A 20. század elején Anglia nemzeti jövedelmének kétségkívül kisebb részét fektette be, mint más nyugati országok. A beruházások rátája az Egyesült Államokban 20,6%, a skandináv országokban 12—15%, Olaszországban 15,4%, Nagy-Britanniában viszont csupán 7,7% volt.[*]

Hasonló eredményre vezet az a számítás is, amely szerint az angol külföldi befektetések aránya a nettó tőkeképződés túlzottan nagy hányadát vette igénybe.

Külföldi befektetés a nettó tőkeképződés %-ában[**]

Időszak	%
1855—1864	29,1
1865—1874	40,1
1875—1884	28,9
1885—1894	51,2
1895—1904	20,7
1905—1914	52,9

Tőkeképződés és tőkekivitel[***]

Időszak	Külföldi kölcsönzés millió £	Hazai tőkeképződés millió £
	évi átlag	
1870—1874	81	65
1875—1879	77	28
1880—1884	96	63
1885—1889	85	100
1890—1894	84	78
1895—1899	169	54
1900—1904	174	48
1905—1909	127	138
1910—1913	128	202

Már az 1870-es évektől Anglia általában többet fektetett be külföldön, mint otthon, de a háború előtt a külföldi befektetések már jóval meghaladták a hazai befektetések összegét. Mások kétségbe vonva ezt az összefüggést, arra utalnak, hogy a tőkekivitel csúcsévei és a hazai tőkebefektetések csúcspontjai jórészt egybeestek. A Hobson által már a század elején megfogalmazott álláspont szerint Anglia, a világ legnagyobb gyarmattartója és pénzügyi központja lévén, a háború előtt évente 200 millió £ jövedelemre tett szert, s külföldi befektetései után kapott kamatai is közel egyenrangú összegre rúgtak.* Nagy-Britannia tehát mindinkább valamiféle járadékos országgá változott, amely egyre inkább pénzügyi műveletekkel és kereskedelemmel foglalkozott, s amelynek nem volt érdeke többé az ipari termelés fejlesztése. Ez a nézet azonban éppolyan kevéssé ad kielégítő magyarázatot Anglia elmaradására, mint sok más értelmezés. Az angol oktatási rendszer gyengeségét ugyancsak a lemaradás okának tekintik. Mások szociológiai elveket hangsúlyoznak, és az angol burzsoázia konzervatívvá merevedését emlegetik, mondván, hogy az angol társadalom a „gentleman versus player" konfliktusban mindig az előbbi mellett döntött. Megint mások azt emelték ki, hogy az angol ipari és vállalati struktúra nem alakult át elég gyorsan, és a nagyvállalatok korában is jórészt megmaradt az egyéni cégeknél, vagy kisebb jelentőségű társaságoknál. Az ipari forradalom burzsoáziájának harmadik generációja volt ez, érezhető „Buddenbrook-komplexussal", kevesebb kezdeményezőkészséggel, konzervativizmussal, életélvezetre törekvéssel.

---

[*] Maddison, A.: Economic Growth in the West. Comparative Experience in Europe and North America. New York, 1964. 76.

[**] Ashworth, 1952. 188.

[***] Feinstein, C. H.: National Income, Expenditure and Output of the United Kingdom 1855—1965. Cambridge, 1972.; Imlah, A: British Balance of Payments. Economic History Review, 1952.

Mindezen érveket tényekkel alá lehet ugyan támasztani, de meggyőző magyarázatot már azért sem kaphatunk, mert egyetlen álláspont sincs, amellyel szemben ne lehetne ellenérveket vagy ellentmondó tényeket felsorakoztatni. Jórészt így vagyunk a hozzánk közelebb eső gazdasági magyarázatokkal is. Abban például kétségtelenül van logika, hogy a termelés új feltételei mellett, bizonyos összeütközés alakult ki az egyéni vállalkozó — aki a termelést akkor növeli, ha az számára racionális és maximális nyereséget hoz — és a gazdaság egésze között. Rövid távon is, de hosszú távon még inkább, a nemzetgazdaság és az egyéni vállalkozó érdeke ugyanis szembekerülhet. A marxista elemzések is erre utalnak, amikor a századforduló tájára teszik a termelőerők fejlődési követelményei és a fennálló tőkés termelési viszonyok közötti ellentmondás megjelenését.

A 19. század végén már nem csupán a technológiai változások és a termelőeszközök további forradalmi átalakulása szembetűnő. Mind méreteiben, mind struktúrájában megváltozott a piac és a kereslet jellege. A kereslet a fogyasztási iparokról a beruházási iparokra terjedt át. A beruházási javak iránti keresletet pedig most már éppen az új technológia révén lehetővé vált kínálat formálta. Nem véletlen, hogy ebben az időben, amikor az élelmiszerárak lényegesen csökkentek (többek között az olcsóbb szállítás következtében, mivel új mezőgazdasági területek is bekapcsolódtak a világpiacba), az iparcikkek iránti kereslet megnőtt. Mi több, megjelent a tartós fogyasztási javak kínálata is. Az a kínálat, amelyet megváltozott termelési szervezetek, a korábbinál öszszehasonlíthatatlanul nagyobb — többnyire már nem egyéni cégek, hanem részvénytársasági — vállalatok diktáltak. A régi — ipari forradalom előtti — termelési formák jórészt eltűntek, sőt a gyárak méretei is megnövekedtek. A tőkeszükségletet már nem tudta egy vagy több tőkés vállalkozó előteremteni, és a növekvő igényeket sem lehetett a profit újrabefektetéséből fedezni. A részvénytársasági forma mellett hamarosan a modern kapitalizmus új jelenségei, monopolista társulások (kartellek vagy konszernek) révén hatalmas, sokszor több országra is kiterjedő multinacionális vállalatok jöttek létre. Anglia azonban mindebben lényegesen hátrább tartott, mint Németország vagy az Egyesült Államok. Kevesebb nagy, horizontális vagy vertikális termelési konszern alakult ki, és számos, a modern termelési követelményeknek kevésbé gazdaságosan eleget tevő cég uralta a piacot. Jó néhány más ország — ahol nem beszélhetünk lelassulásról — sem állt azonban még lényegesen kedvezőbben e tekintetben.

---

* Vö. Hobson, C. K.: The Export of Capital. London, 1914.

Figyelembe kell venni az egyenlőtlen fejlődés gazdasági törvényét. A közgazdászok — és A. Gerschenkron — által is sokszor tárgyalt jelenség a későn jövők előnye. A pionír országtól átvehetők a technikai, termelési tapasztalatok, esetleg tőkéhez is hozzá lehet jutni, és az ipart (ha megvannak hozzá az egyéb belső feltételek, azaz az elmaradottság nem túl lényeges) a legmagasabb technikával lehet létrehozni. Olyan országban viszont, amelyben a régi technika és termelési kapacitás még profittal működtethető, ott a régi felszámolása és átalakítása sokkal erősebb belső és külső gazdasági nyomást kíván, semmint egyéni cégek valamiféle józan belátását, elhatározását. Ez a nyomás ugyan az angol exportpiacok egy részének elvesztésében már jelentkezett, de nem volt elég erős, hiszen az angol gyarmatbirodalom még ellensúlyozta az európai piacok elvesztését. A tőkekivitelből, a hajózási és szállítási lehetőségekből, s végül, de nem utolsósorban a londoni City pénzügyi bevételeiből pedig még könnyen fedezni lehetett a külkereskedelmi mérleg súlyos deficitjét.

J. Habakkuk az angol ipar elégtelen technikai fejlődésében látja a hanyatlás gyökerét, és utal arra, hogy az amerikaihoz viszonyítva alacsonyabb bérek mellett kevesebb ösztönzést kapott a munkaerő-kímélő berendezések fokozott alkalmazása, és ezáltal a termelékenység lényeges növelése.

Kétségtelen, hogy a termelékenység növekedése egészében távolról sem volt kielégítő az angol iparban. Az egy munkásra jutó termelés 1870 és 1913 között Nagy-Britanniában csak 60%-kal növekedett, míg Svédországban és az Egyesült Államokban 150%-kal, Belgiumban és Németországban 100%-kal, és Franciaországban is 80%-kal emelkedett.* Az Egyesült Államokkal való összehasonlítás tehát jogos, de mégis egyoldalú, hiszen a német bérek sem voltak magasabbak az angolnál, és ott a viszonylag alacsony bérszínvonal ellenére is gyorsabb technikai fejlesztésre került sor.

---

* Maddison, 1964. 231—232.

Végül is arra a következtetésre jutunk, amit W. Ashworth fogalmaz meg: „Egyetlen okot sem nevezhetünk meg, mint amely egyértelműen akadálya lett volna az ipari fejlődésnek. Talán együttesen is kevésbé okolható a brit újítások hiánya, mint általában az angol gazdaságnak, és különösen a legtöbb üzletembernek az a képessége, hogy egészen jól boldoguljon ezen újítások nélkül is."* E. Hobsbawm is úgy látja, hogy a profitszerzés hagyományos módja még nem merült ki, és ez — legalábbis egyelőre — olcsóbb és kényelmesebb, mint a modernizáció. Sokkal egyszerűbb megoldást kínált Angliának, ha visszahúzódik formális és informális birodalmának csatlósországai közé, s egyre inkább a nemzetközi kölcsönzés, pénzüzletek és kereskedelem felé fordul.

Az 1880—1890-es évek fenyegető felhői egyébként is elvonultak, és ami látható maradt, az az Ázsiába irányuló pamutexport fényes kilátása, a szénexport nagy lehetősége a világ hajóparkja számára, a johannesburgi aranybányák bevétele, az argentin vállalkozások és a City nagy bankjainak profitja volt. Nagy-Britannia, mint a legnagyobb kereskedelmi hatalom, mint a nemzetközi kölcsöntőke legnagyobb forrása, felhalmozott, nagy történelmi előnyét exportálta az elmaradott világba.**

1851-ben, amikor a kristálypalotában megnyílt az első világkiállítás, amelyen 6 millió látogató csodálhatta meg a 300 000 m² felületű üvegfalak között Anglia ipari vezető szerepét a világban, a kiállítók bátran hirdették, hogy új kezdethez érkeztek, amely valamennyi nemzet számára új perspektívákat nyit.

Hét évtized múltán az új perspektívák részben megvalósultak, és Anglia még mindig sok vonatkozásban a világ élén állt. Mindenesetre a világ leggazdagabb országa volt. Az ipari forradalom kezdeteit jellemző súlyos nyomor eltűnt. Az életkörülmények javultak, a munkaidő átlagosan heti 50 órára csökkent, a bérek emelkedtek, a munkásosztály megtanulta a tőke elleni szervezett küzdelem formáit. A szervezett szakmunkások aligha voltak már összehasonlíthatók az ipari forradalom nyomorult páriáival.

Ennek ellenére még egy 20. század eleji angol felmérés is arról tudósít, hogy a lakosság 25-30%-a igen rossz körülmények között él, keresete nem elég fizikai létszükséglete kielégítéséhez. London minden harmadik lakosa nyomorban tengődött, minden hatodik munkásgyerek egyéves kora előtt meghalt, és minden ötödik angol szegényházban fejezte be életét. A felsőbb osztályok azonban a legnagyobb luxusban éltek, s az úgynevezett középosztály alsó és középső rétegei, de a hivatalnokok, az értelmiség tömegei és a jól kereső szakmunkások is úgy érezhették, hogy országuk a 19. században csodát művelt, létrehozta az ipari forradalom révén a gazdaság, a technika és a civilizáció új birodalmát.

---

* Ashworth, 1952. 109.

** Hobsbawm, 1969. 191.

3. Az „első későn jövő”: Franciaország

Miért nem Franciaország? A régi társadalmi szerkezetek és a mezőgazdaság

A 18. századi Anglia és a kontinens nyugati területei, nem utolsósorban Franciaország között, távolról sem volt oly nagy a különbség, hogy az megmagyarázná az ipari forradalom kibontakozásának lényeges különbségeit. Újabb kutatások számos ténnyel azt bizonyítják, hogy a francia ipar 18. századi fejlődése a kor legfontosabb ipari ágazataiban (a textil- és a vasiparban) a fejlődés ütemét illetően nem maradt el az angol fejlődés mögött. Mások a centralizált francia államapparátus viszonylag hatékony működését és gazdaságpártoló szerepét hangsúlyozzák, a központi útrendszer és csatornahálózat kiépítését, mint ami fejlettebb gazdaságra utal. A. Milward és S. Saul véleménye szerint a fejlett és fejletlen országok közötti gazdasági szintkülönbség elsősorban a társadalmi struktúrák közötti különbségből ered. Véleményük szerint a választóvonal ebből a szempontból nem Anglia és Franciaország, hanem sokkal inkább Franciaország és mondjuk Kelet-Európa között húzódik. Az európai gazdasági folyamatokat tekintve természetes, hogy a kérdés lényege a fejlettség és elmaradottság közötti határvonal és kapcsolat, s ebből a szempontból Anglia és Franciaország fejlettségi szintkülönbsége másodrangú kérdés.

Az egyes országok gazdasági fejlődésének vizsgálata azonban nem mellőzheti az összehasonlításokat, és még kevésbé tekinthető másodrangúnak elfogadható magyarázatot keresni az ipari áttörés elsőségének mélyebben rejlő okaira. Az Anglia és Franciaország közötti fejlődéskülönbségre az ipari forradalom terén az okok sokaságát lehet felsorakoztatni. Ezek külön-külön, de talán együttvéve sem adnak kellő magyarázatot a folyamat és az események értelmezéséhez. Az egyoldalúság elkerülésére törekedve, s egyetlen, kizárólagos ok túlhangsúlyozását elvetve, mégis kiemelnénk, hogy Angliához viszonyítva Franciaország, minden ipari és mezőgazdasági növekedése ellenére, társadalmi és gazdasági alapjait, intézményrendszerét illetően még közelebb állt ahhoz, amit tradicionálisnak, feudálisnak nevezhetünk. Igaz, ez a rendszer már távol állt középkori formájától, néhány alapvonásában azonban mégis ennek jegyeit őrizte. Mindenekelőtt a jobbágyság intézményének fennmaradását, a feudális földtulajdon és az ezen alapuló feudális kizsákmányolás rendszerének továbbélését emelhetjük ki. A feudalizmus eredeti jellegzetességeiből a földesúrnak inkább a föld, mintsem a jobbágy személye fölötti tulajdonjoga maradt meg, bár már ezt is jócskán kikezdték.* Nem kétséges, hogy a feudális termelési mód, amely a termelőerők és a termelési viszonyok meghatározott rendszerét egyesítette, már a múlté volt. A termelőerők mennyiségi fejlődése már az ipari forradalom előtt kinőtte ezeket a kereteket. Az árutermelés és a piac erősödése a kis egyéni tulajdonon (vagy birtokon) alapuló termelést technikailag és társadalmilag mindinkább időszerűtlenné tette, ha hegemóniáját még nem is szüntette meg teljesen. A gazdaságon kívüli kényszer földtulajdonon alapuló privilégiuma, társadalmi és intézményes rendszere azonban még mindig behatárolta a társadalmi mozgás kereteit, aminek gazdasági hatását aligha lehet figyelmen kívül hagyni.

Hiába növekedett Franciaország ipara a 18. században mintegy évi 1%-os ütemben, ha a mezőgazdaság még nem volt képes olyan rendszeres többletet termelni, amely kiküszöbölhette volna az időnkénti éhínségeket. Az éhínségek pedig különösen kiélezték a társadalmi feszültséget. A társadalomra nehezedő feudális — a társadalom működésében funkcionálisan nem közreműködő — réteg feszültséget okozott, melynek régi előjogokon alapuló kizsákmányoló tevékenysége nagyban hozzájárult a termelés és technika alacsony színvonalához, a tömegek szemében pedig főként abban volt bűnös, hogy éppen azt a többletet vonta el, amely az éhínség elkerülésére elegendő lett volna.

A gazdasági és társadalmi krízis tehát egyre erősebben tört felszínre. Megoldása csakis a régi intézmények eltávolítása lehetett, ami az angol út — 18. századra felgyorsuló — követésének lehetőségét is megkönnyíthette. Míg Angliában a termelés forradalmasodása teremtett új társadalmi konfliktusokat, addig a kontinensen a régi társadalmi viszonyok gátolták a termelés forradalmasodását. Ha Angliában a társadalmi mobilitás lehetősége lényegesen hozzájárult az újításokhoz, az új vállalkozó osztály megerősödéséhez, akkor a kontinensen éppen a betokosodott társadalmi hierarchia, s az abból hasznot húzó, az újnak ellenálló nemesség látszott minden fejlődés akadályának. A nemesség volt az ancien régime gazdasági, társadalmi és politikai vezető rétege, a föld nagy részének tulajdonosa és meghatározott jogi és társadalmi privilégiumok birtokosa. Bármilyen nagyok voltak is az egyes országokban a nemesség vagyoni és jogi helyzetét illetően a különbségek, alapjában még reprezentálta mindazt, ami a kort a feudális rendhez kötötte. Franciaországban, ha éles különbség alakult is ki a noblesse d'épée és a noblesse de robe között, mégis a lakosság alig 2%-át kitevő réteg egészében egységesen funkcionált. Egységét mindenekelőtt az adta meg, hogy — szemben a szigetországgal — a feudális földtulajdon a 18. század végéig fennmaradt, jóllehet a jobbágyság intézménye már elvesztette régi tartalmát. A feudális járadék korábban uralkodó természetbeni vagy munka formájával szemben a járadékot egyre inkább pénzben rótták le, s a mezőgazdasági termelés, a falu központi figurájává a személyileg szabad paraszt (censitaire) vált. A földesuraknak fizetett járadék azonban feudális eredetű és jellegű volt, és súlyos teherként nehezedett a parasztságra. Annál is inkább, mivel a föld után fizetett összeg mellett a földesurat egyéb kis járadékok (banalités) is illették. A vadászat, a halászat joga, az útvám, a malom- és kocsmáltatási jog, amelyek nemegyszer a paraszt jövedelmének egytizedét is kitették, a földesurak sajátos értelmezésétől függtek, s vitás esetekben a földesúri joghatóság hozott döntést. Ezek mellett a parasztot még további különböző fizetési kötelezettségek terhelték (cens) a régi feudális adó és egyéb kötelezettségek formájában. Bár Franciaországban is történtek kísérletek a földesúri majorsági gazdálkodás kiterjesztésére és a parasztoknak a földtől vagy annak egy részétől való megfosztására, ez azonban nem öltött túlságosan jelentős méreteket. A tényleges paraszti földbirtoklás a nagy kiterjedésű ország különböző vidékein lényeges eltérést mutatott; egyes helyeken a nemesi földek 9%-át, más helyeken 99%-át is elérte, míg az egyházi földek aránya egyes tartományokban a föld 20%-ára, másutt viszont csupán 1%-ára rúgott. Lefebvre szerint a paraszti földtulajdon — amely már leginkább bérlet jelleget öltött — a földterület 22%-ától 70%-áig terjedt.*

---

* A francia társadalom történetét és a forradalom hatását vizsgáló legfőbb munkák közül a következőkre utalhatunk: Bloch, M.: Feudal Society. I—II. London, 1965. (Kivonatosan magyarul: A történelem védelmében. Budapest, 1974.); Bloch, M.: Les caractères originaux de l'histoire rurale française. Paris, 1952.; Lefebvre, G.: Études sur la révolution française. Paris, 1954.; Tocqueville, A. de: The Old Regime and the French Revolution. New York, 1955.

A parasztot nemcsak a földesúri szolgáltatások terhelték, hanem az állami adó is, amely esetenként a paraszti jövedelem egyharmadáig is felkúszhatott. Különösen olyan időszakokban, amikor rendkívüli állami adókkal is sújtották a parasztságot. De ott volt még az egyházi tized, amit viszont természetben kellett fizetni, ezért legalább nem függött az árviszonyoktól. Egyes becslések szerint a földesúri, állami és egyházi terhek végül is a paraszti jövedelem 30-40%-át is igénybe vehették. Nem feladatunk itt az ancien régime földbirtokviszonyainak részletes leírása, hiszen e jól ismert kép felidézése is elég annak bizonyítására, hogy a francia falvakban még éltek a középkori viszonyok, s a feudális terhek jócskán akadályozták olyan belső piac kialakulását, amely növekvő keresletével a termelés mozgatóerejévé vált volna. Ahogy A. Tocqueville fogalmazta: „Bár mint politikai intézmény nem létezett, mégis a feudális rendszer maradt Franciaország alapvető gazdasági szervezete."** Bár a francia parasztság egy része (manouvrier) oly csekély földdel rendelkezett, hogy munkaerejét áruba bocsátotta, s létezett már a metayage (a felesbérlet) intézménye, amely a föld birtoklását és művelését a jövedelem megosztása fejében ruházta a parasztra, mégis a feudális kötelezettségek kerültek a társadalmi és gazdasági küzdelmek homlokterébe. Ebben közrejátszott a paraszti terhek növekedése az áresések következtében. Akinek pénzben kellett fizetnie a szolgáltatást, annak többet kellett értékesítenie, akik pedig nem közvetlenül szenvedtek az alacsony áraktól, azokra a földesúr — saját jövedelemkiesése ellensúlyozására igyekezett nagyobb terhet rakni.

---

* A francia falu leírását lásd: Bloch, 1952.; Lefebvre, 1954.; Kemp, T.: Economic Forces in French History. London, 1971.

** Tocqueville, 1955. 31.

Az angol falu és mezőgazdaság a polgári forradalom következményeként már polgárosodott és virágzott, amikor az ipari forradalom bekövetkezett. A francia falu még nélkülözte, de már egyre jobban vágyta a polgári forradalmat. Ez vált az ipari forradalom előfeltételévé is.

Nemcsak az agrárviszonyok, a társadalom struktúrája, a földesúr és a paraszt kapcsolata, hanem a francia mezőgazdasági termelés képe is magán viselte az ancien régime bélyegét. A háromnyomásos — olykor-olykor még kétnyomásos — gazdaság alig adta át helyét a modern gazdálkodásnak. Míg a szántóföldi termelésben, még akkor is, ha a paraszt a föld birtokában volt, a földesúr tényleges vagy képletes (de költséges) jelenléte nem segítette elő a modernizálást, addig a termelés többi ágazatában a közös földek intézménye megkönnyítette az állattenyésztés fejlődését, s az agrárfejlődés új útjainak kibontakozásához is hozzájárult. A háromnyomásos gazdálkodás, az ugar magas aránya és az alacsony hozamok kedvezőtlen hatása meghatározta a francia falut, hiszen a gabona uralkodó szerepe mellett legfeljebb a szőlőművelés volt még jelentős, de más terményeket úgyszólván nem is termeltek. A gabona hozamát átlagosan öt-hatszorosára becsülték.* Éppen az alacsony hozamok, az elmaradott művelési módszerek, amelyek elválaszthatatlanok voltak a hanyatló feudális viszonyoktól, idézték elő az 1780-as évek súlyos mezőgazdasági válságát és bizonyították, hogy a régi viszonyok megváltoztatása nem csupán társadalmi, de a legközvetlenebb gazdasági követelmény is. Bár a francia forradalmat a felemelkedő polgárság forradalmának tartják, ki tagadhatná, hogy előzményei között ott találjuk a falu tarthatatlan viszonyait is, s hogy a mezőgazdaság kritikus helyzete hozzájárult a társadalmi ellentmondások kiéleződéséhez és az abszolutizmus rendjének aláásásához. A francia mezőgazdaság tehát sem termelési viszonyaival, sem termelési eredményeivel nem teremtette meg azokat az alapokat, azt a belső piacot, amely az ipari áttöréshez nélkülözhetetlen lett volna és amely az eltérő utat járó Angliában kibontakozott.

---

* Price, R.: An Economic History of Modern France. New York, 1981.

Az előfeltételek forradalmi megteremtése és a mezőgazdaság

A francia forradalom néhány alapvető intézkedéssel radikálisan eltörölte a régi tulajdonviszonyokat. Rendelkezései a gazdasági liberalizmus jegyében fogantak. A polgári tulajdont mint az ember természetes és elidegeníthetetlen jogát állította jogrendjének középpontjába. Ennek megfelelően felszámolta mind a nemesi privilégiumokat, mind a kereskedelem és ipar szabadságát akadályozó céhes vagy egyéb korlátozásokat. A helyi vámok eltörlésével jogi értelemben elősegítette az egységes nemzeti piac kialakulását is. Az agrártörvények egyszer és mindenkorra felszámolták a feudalizmus jogi maradványait, méghozzá minden megváltás nélkül. Ez nemcsak az összes feudális intézmény felszámolásával járt együtt a tizedtől az úgynevezett banalitásokig, a vadászati jogtól a személyes szolgáltatásig, de azok pénzbeli megváltásával sem terhelte a parasztságot. Végül, de nem utolsósorban az agrárátalakulás radikális befejezését a földesúri földek egy részének nemzeti javakká nyilvánítása és kiárusítása tette teljessé. Igaz, hogy e javak kiárusításából a burzsoázia és a gazdag parasztok jóval nagyobb hasznot húzhattak, mint azok a szegényebb paraszti rétegek, amelyek nem rendelkeztek a vásárláshoz szükséges összegekkel, mégis, a forradalom megvetette a radikális birtokátalakulás alapját, és a francia falu központi alakjává a kisbirtokos parasztot, a mezőgazdasági fejlődés hordozójává a kisbirtokot tette.*

A marxista gazdaságtörténet hagyományosan szembeállította a radikális forradalmi átalakulás eredményeként megvalósult, kisparaszti gazdaságra épülő francia és a feudális eredetű nagybirtok átmentésével létrejött, a parasztság földtelenségétől kísért porosz utas mezőgazdaságot. Ez a szembeállítás, amely arra is utal, hogy a paraszti társadalom számára mily sok hátrányt, megkülönböztetést, szenvedést jelentett a porosz út, végül nemegyszer olyan leegyszerűsített következtetésekre vezetett, hogy a francia mezőgazdaság forradalom utáni fejlődése a 19. század ipari kibontakozása számára minden szempontból kedvező talajt teremtett.

A forradalom közvetett és közvetlen hatásának összekeverése, a társadalmi viszonyok tisztaságának a gazdasági fejlődés gyorsaságával való azonosítása néhány jelenkori gazdaságtörténésznél, reakcióként az ellenkező végletbe csap át, amikor a gazdasági fejlődés szempontjából már-már nemzeti katasztrófának tekintik a forradalmat.

---

* A forradalom gazdasági intézkedéseinek leírása: Braudel, F.—Labrousse, E. (ed.): Histoire économique et sociale de la France. III/1. Paris, 1976. Soboul, A. fejezetei.

Az újabb francia kutatások viszont joggal hangsúlyozzák,* hogy a forradalom, a napóleoni háborúk és a kontinentális zárlat negyed évszázada idején a francia ipar fejlődése mind az alkalmazott technikát, mind a termelés növekedését illetően lényegesen lemaradt az angol mögött, és így 1815-ben az ország lemaradása az ipari forradalom útján nagy léptekkel előrehaladó szigetországhoz képest sokkal nagyobb volt, mint negyedszázaddal korábban, a forradalom kezdetén. A forradalom közvetlen „romboló", „gátló" hatásáról felsorakoztatott tények aligha cáfolhatók. A hátrány, ennek ellenére, könnyen behozható lett volna, nem utolsósorban éppen a forradalom által teremtett modern intézményes és jogi keretek között, ha a fejlődés lassúsága, a lemaradás konzerválása nem más okokra lett volna visszavezethető.

A paraszti gazdaságok létesítése ugyan jó néhány nyomasztó tehertől megszabadította a parasztságot, de nem gyorsította túlságosan fel a mezőgazdasági fejlődés ütemét.** A paraszti gazdaságok száma az öröklési rendszer, a viszonylag alacsony falusi népességkiáramlás, a földhöz, a faluhoz való ragaszkodás folytán jelentősen gyarapodott, és az 1815. évi 9 millióról 1881-re már 15 millióra ugrott. Az adatok megbízhatóságában, a gazdaság és a birtok nem egyértelmű elkülönítése folytán, okunk van kételkedni. Az 1879—1881-es statisztika, amely 8 millió parasztgazdaságról adott számot, azért is tekinthető pontosabbnak, mert kizárja ebből a kategóriából a nem mezőgazdaságból élő kiskert-, illetve földtulajdonosokat. A birtokaprózódási folyamat azonban vitathatatlannak tekinthető, s ennek nyomán a birtokok egyébként sem túl nagy (4,5 hektár) átlagos földterülete tovább (3,5 hektárra) csökkent.***

A német vagy a magyar mezőgazdasághoz hasonló egyenlőtlenségek a francia földbirtokviszonyokat természetesen nem jellemezték, a birtokstruktúra egyenlőtlensége azonban Franciaországban is megfigyelhető.

Ha eltekintünk a több mint 2 millió, 1 hektárnál kisebb birtoktól, amelyek jó része nem is paraszti tulajdonban volt, akkor 1862-ben 3,5 millió birtokos között oszlott meg a földterület. A birtokosok 66%-a, 2,5 millió, 1—10 hektár nagyságú földdel rendelkező gazda a földterület alig 28%-ával rendelkezett. 700 000 középbirtokos 10—40 hektáros gazdaságokat, 15 millió hektárnyi területet, azaz a földterület 31%-át birtokolta. Végül további 22 millió hektárral, vagyis a földterület 39%-ával a 40 hektárnál nagyobb gazdasággal rendelkező, alig 150 000 tehetős parasztgazda rendelkezett.*

---

* Lévy-Leboyer, M.: Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX^{e} siècle. Paris, 1964.

** A mezőgazdaság fejlődésére lásd: Laurent, R.: Tradition et progrès: le secteur agricole. In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976.; Toutain, J. C.: Le produit de l'agriculture française de 1700 à 1958. II. Paris, 1961.; Viallon, J. B.: La croissance agricole en France et en Bourgogne de 1850 à nos jours. Dijon, 1976.; Marczewski, J.: Le produit physique de l'économie française de 1789 à 1913. Paris, 1965.

*** Laurent, In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976. 632.

A kisbirtokokat — amelyek egyébként átlag 22 parcellából álltak — vagy a paraszti tulajdonos művelte, vagy kiadta bérletbe. A gazdagabb vidékeken pedig változatlanul továbbélt a hagyományos metayage. A bérlők a parasztgazdaság uralma ellenére is tömegesen, jórészt föld nélküli napszámosokból vagy cselédekből kerültek ki. A parasztgazdaságban megindult a háromnyomásos gazdálkodás felszámolása. Az ugar a századforduló körül még a földterület közel egyharmadát tette ki, 1846-ig viszont már közel egynegyedére, 1852-re egyötödére csökkent és 1882-ben annak egyhetede volt csupán. Az adatok azt tanúsítják, hogy 1840-ig a csökkenés rendkívül lassú ütemű volt, és a háromnyomásos gazdálkodás igazi felszámolása csak a század végére következett be. A tradicionális gazdasághoz való elmaradott ragaszkodás, a hagyományos termelőeszközök lassú felváltása, a forgótőke hiánya miatt az új művelési módszerek csak lassan terjedtek el. A századfordulóig — a vaseke terjedésével — talán csak az eke változott lényegesen. Az 1850-es évekig más munkafolyamatokban, még a cséplésben sem történt érdemleges változás.

A legfőbb termény változatlanul a gabona volt. 1852-ben a szántóföld 58%-án (az ugart leszámítva közel háromnegyedén) gabonát termeltek.

A terméshozamok 1815-től 1850-ig átlag 10,5 hektoliterről 13,6 hektoliterre növekedtek, vagyis mintegy 30%-kal emelkedtek, majd a következő három évtizedben 18 hektoliterre nőttek. Ennél lényegesen gyorsabban fejlődött a szőlőtermelés hozama. Toutain, a korabeli francia mezőgazdaság történetírója szerint a 19. század a szőlő százada volt. A szőlőtermelés 1816-ban 30 millió hektoliter körül mozgott, 1850-ben az 50 millió hektolitert is meghaladta, 1870-ben pedig már 75-80 millió hektolitert tett ki. A növekedésben nemcsak a hozamok növekedése játszott szerepet, de a szőlőültetvények kiterjedése, felhúzódása az északi vidékekre is. Gyorsan terjedt a burgonya, és a század közepétől a cukorrépa is.

Nincsenek megbízható adataink a mezőgazdasági termelés növekedésére. J. Toutain számítása szerint évi 1,3% körüli növekedésről beszélhetünk, de valamennyi forrás azt erősíti meg, hogy a növekedés nagyjából a 19. század közepén gyorsult csak fel. Toutain számításait a francia szakirodalom hevesen vitatja. Érveikhez, nem annyira módszertani szempontból, mint inkább számítási eredményeit illetően, magunk is szeretnénk kapcsolódni. Toutain két periódust, 1822—1826. évit és az 1857—1861. évit hasonlítja össze, és arra a következtetésre jut, hogy az első időszakban a mezőgazdaság bruttó termelése évente 1,3%-kal növekedett. A következő szakaszban, 1857—1861 és 1889—1893 között a növekedés lelassult és csupán 0,4%-ot tett ki.** A szakaszok megválasztása természetesen rendkívül fontos,* hiszen a termelés 1835—1844 és 1845—1854 közötti időszakban elért bruttó növekedését maga a szerző is 20%-ra teszi, majd a következő évtizedben 40%-ra becsüli, de ezt követően csak hosszabb stagnációt konstatál. Nyilvánvaló tehát, hogy az első szakasz évi 1,4%-os növekedése az első két évtized lassú és az utolsó másfél évtized felgyorsult növekedésének átlaga. A század első felében a növekedés mintegy 60%-ban a termelékenység fejlődésének, 40%-ban pedig az új földek feltörésének eredménye volt. A következő szakaszban új földek már nemigen álltak rendelkezésre. Toutain és más szakértők is főleg a század hatvanas éveitől tulajdonítanak nagy jelentőséget és súlyos gazdasági hatást a francia mezőgazdaság stagnálásának.** Ha ezt a megállapítást nem is kívánjuk vitatni, annyi bizonyos, hogy már a 19. század első felének francia mezőgazdaságában is tapasztalhatunk jó néhány olyan tényezőt, amely kétségessé teszi, hogy ebben a korszakban gyors agrárnövekedésről beszélhessünk. A sajátos, és a történelmi irodalomban kellően fel nem oldott ellentmondás abban áll, hogy ugyanakkor ezekben az évtizedekben a paraszti életszínvonal viszonylag gyors emelkedéséről beszélhetünk.***

---

* Laurent, In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976. 649.; az 1882-es adatokat közli ennek alapján Rowley, M. A.: Évolution économique du milieu du XIX^e siécle à 1914. Paris, 1982.

** Toutain, 1961.

A 19. század közepéig a francia falut — s Franciaországban a falusi lakosság az ország népességének több mint 50%-át tette ki — egyfelől a paraszt viszonylag kedvező társadalmi helyzete és szociális biztonsága, másfelől a rossz földkihasználás, az alacsony szintű munkaeszközök és a pénzhiány jellemezte. A közlekedés gyenge kiépítettsége folytán a piac egységesülése is csak vontatottan haladt előre, a parasztok többsége önellátó gazdálkodást folytatott és rendkívül alacsony vásárlóerővel rendelkezett.

A francia mezőgazdaság, a gyakori ellenkező hiedelemmel szemben, nem teremtette meg azt a belső piacot, amely akár nagy mennyiségű olcsó mezőgazdasági termék piacra vitele, akár a munkaerő tömeges felszabadítása, és egyidejűleg az iparcikkek fogyasztása iránti kereslet formájában előmozdította volna az iparosítást. A francia parasztok viszonylag nagy része jól boldogult és összehasonlíthatatlanul kedvezőbb társadalmi és anyagi helyzetben volt, mint a német vagy magyar földmunkás. A falu viszont megőrizte zártságát, ami nem utolsósorban abban is jelentkezett, hogy a francia paraszt a 19. század közepéig nem érezte a városba vagy az iparba áramlás kényszerét. Mindez természetesen kapcsolódott a francia népesség növekedéséhez, melynek ez időben 60-70%-a még a falura jutott.

---

* Lévy-Leboyer, M.: La croissance économique en France au XIXᵉ siècle. Annales, É. S. C. 4. 1968. 1852—1856, illetve 1822—1866 között 2,3%-ra teszi a mezőgazdaság évi növekedését. Viallon 1976-os munkájában pedig csak 1852 és 1862 között 3,2%-ra. Rowley, 1982. 262.

** Lévy-Leboyer, M.: La décélération de l'économie française dans la seconde moitié du XIXᵉ siècle. Revue d'Histoire Économique et Sociale, 4. 1971.

*** Bairoch, Commerce... 1976. 234.

Lassú népességnövekedés

A 18. század végére Franciaország Európa legnépesebb országa volt.* A különböző számlálások távolról sem azonos és megközelítőleg sem megbízható adatokat sorolnak ugyan fel, mégis jórészt bizonyosnak látszik, hogy Franciaország népessége nagyjából a 25 millió körül mozgott. A forradalom előtti időből származó születési és halálozási adatok jórészt a tradicionális társadalom vonásait tükrözik. 30—35‰ között mozgó halálozási aránnyal 25—36‰-es születési ráta állott szemben. A lakosság túlnyomó többsége falusi településeken élt és a városi lakosság létszáma nemigen haladta meg a népesség 16%-át. Párizs több mint félmillió lakossal messze kiemelkedett a városok sorából, Lyon csak messze lemaradva követte és csupán Marseille és Bordeaux lakossága érte még el a százezer főt.

A francia forradalom, és még inkább a napóleoni háborúk, nagy lélekszámveszteséget okoztak és a születések számának csökkenésében is szerepet játszottak. Tekintettel azonban arra, hogy a halálozások száma erősebben csökkent, végül is a veszteség jelentőségét nem szabad túlbecsülni.

A háborúk után az élveszületettek száma évenként 1 millió körül mozgott, s ez a születési arányok visszaesésére utal: az 1816—1820-as évi 32,9‰-ről 1846—1850-re 26,7 majd 1886—1890-re 23‰-re. Tekintettel arra, hogy a halálozások aránya nem csökkent hasonló mértékben (25,3‰, 23,9‰, 22‰), a népesség létszáma viszonylag lassan gyarapodott, sőt olykor egyenesen stagnált. Bár a francia egészségügyi viszonyok még a kor színvonalán mérve is sok kívánnivalót hagytak maguk után, és különösen a városokban, a proletariátus és a szegénység sorában voltak tarthatatlan állapotok, nemzetközi összehasonlításban mégsem a halálozást tartjuk túl magasnak, hanem inkább a születési arányt túl alacsonynak. A magas halálozásban — a napóleoni háborúktól eltekintve — a még gyakran felbukkanó járványok, olykor éhínségek mellett a születésszabályozás elterjedtebb alkalmazása is szerepet játszott. Ám a francia lakosság növekedése annyira kirívóan elüt a többi hasonló fejlettségű nyugat-európai országétól, hogy nem hagyhatjuk figyelmen kívül a francia demográfiai folyamatok sajátosságait. Franciaországban a középosztályok esetében is a korábbinál sokkal vagyoncentrikusabb család alakult ki, amelyben a jövő nemzedék számára az anyagi jólét lehetőségét, a társadalmi felemelkedés útját a család létszámcsökkenésével akarták elérni. Ennél azonban sokkal meglepőbb, hogy a falvakban — amelyek más országokban a gyors népességszaporulat legfőbb színtere — ugyancsak erősen csökkent a gyermekszám. Ez a jelenség nyilvánvalóan a francia mezőgazdaság kisparaszti struktúrájával kapcsolható össze, és annak következménye volt, hogy a parasztok a birtok elaprózódását kívánták megakadályozni, ami a fennálló öröklési törvények mellett, sok gyermek esetén elkerülhetetlen lett volna. Ilyen körülmények között a népességnövekedés évenként ritkán haladta meg a 100 000 főt. A forradalom, a kommün, a francia—porosz háború idején alatta is maradt annak. Míg az ipari forradalom időszakában az évi 1% körüli népességnövekedést tekinthetjük általánosnak, addig a francia népességgyarapodás a 19. században is csupán a hagyományos ½% körül mozgott.

---

* A népesedés fejlődésére lásd: Armengaud, A.: Le rôle de la démographie. In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976.; Armengaud, A.: La population française au XIX^e siècle. Paris, 1971.: Toutain, J. C.: La population de la France de 1700 à 1959. Histoire quantitative de l'économie française. 1963.; Ariès, Ph.: Histoire des populations françaises. Paris, 1971.

Franciaország
*foglalkoztatott népessége**

Év	Millió fő
1801	27,3
1821	30,5
1841	34,2
1861	37,4
1881	39,0
1901	39,6

A legtöbb országban a népesség tiszta gyarapodása messze elmaradt a természetes szaporodás mögött. Franciaország ebből a szempontból is figyelemre méltó kivételt képezett. Nyilván a mezőgazdaság struktúrája, a birtokos parasztság viszonylag nagy aránya is szerepet játszott abban, hogy Franciaországból az Egyesült Államokba vagy saját gyarmataira irányuló emigráció csekély volt. Csupán Algériában volt jelentősebb francia lakosság. Ezzel szemben már a 19. század közepétől nagyobb számban vándoroltak idegenek Franciaországba. Egyeseket kalandvágy, másokat a szabadság, a forradalom hazája, megint másokat a művészet, a kultúra virágzása vonzott. Az újonnan jöttek többsége azonban mégsem a fiatal, romantikus értelmiség vagy a bohém jól ismert figurája, hanem munkát kereső, olykor a legrosszabb, legnehezebb munkát is vállaló olasz, spanyol, esetleg belga nincstelen volt. A rakodómunkások, az utcaseprők, a mezőgazdasági munkások jó része mindinkább közülük került ki, s nem véletlen, hogy számuk nem annyira Párizsban, mint inkább a Lille körüli szénmedencében és Marseille környékén volt a legnagyobb.*

---

* Elzász elvesztése 1870-ben erősen csökkentette a népességet, viszont Nizza és Savoya révén 1860-ban többletnövekedés következett be.

A bevándorlást nyilván ösztönözte a születések számának további erős csökkenése Franciaországban. Az 1880-as évek után évi 23‰-ről 19‰-re esett vissza a születési arány. Voltak olyan esztendők, amikor anélkül, hogy Franciaország háborút viselt volna, több ember halt meg, mint amennyi született. Az első világháború előtt az átlagos halálozási és születési arány között minimális volt csupán a különbség.** Nyilván nemcsak a középosztály és a parasztság körében elterjedt születésszabályozás, hanem a városiasodás folyamatának előrehaladása is lényegesen hozzájárult ehhez a demográfiai folyamathoz. A 19. század közepén az ipari proletariátus körében még a több gyermek volt a jellemző, a 20. század elején azonban a városi lakosság születési arányai már alacsonyabbak voltak a falusinál.*** A városi lakosság pedig erősen növekedett, hiszen az ipar és a szolgáltatások szerepe a század közepétől lényegesen emelkedett.

*Franciaország lakossága*****
(millió fő)

Év	Mezőgazdaság	Ipar	Szolgáltatás
1851	8,3	4,0	3,4
1881	7,9	4,4	4,2
1901	8,2	6,1	5,3
1911	8,6	6,5	5,8

Míg tehát a mezőgazdasági lakosság lényegében stagnált, a tiszta népszaporulatot az egyéb, inkább a városhoz kapcsolódó szektorok szívták fel: az ipari lakosság 60, a szolgáltatásban foglalkoztatottak 70%-kal növekedtek. A mezőgazdasági lakosság rendkívül mérsékelt számbeli növekedését a női munkaerő létszámgyarapodása okozta, mivel a férfi munkaerő száma már csökkent. Az ipari lakosság viszont a század közepéig évi 50 000 fővel növekedett, majd az

---

* Armengaud, 1971. 101.

** A 19. század folyamán a házasodási kor a legtöbb fejlett ipari országban általában lényegesen csökkent, Franciaországban viszont mindjobban elterjedt a késői házasodás szokása.

*** Price, 1981. 189.

**** Mitchell, 1975.

1880-as évekig a létszám alig változott, ezt követően azonban a növekedés az évi 100 000 főt is meghaladta. 1851 és 1914 között a városi lakosság részesedése 25,5%-ról 44,1%-ra emelkedett. Párizs közel hárommilliós lakosságával változatlanul kiemelkedett, míg a következő legnagyobb városok csak $^1/_2$ millió lakost számláltak (Marseille, Lyon). Ezek mellett azonban több nagyobb, kimondottan ipari város is kialakult már.

Az iparfejlődés kezdetei: a textilipar

A francia népesség és a belső piac fejlődése szoros összefüggésben áll a francia ipar viszonylagos lemaradásával. Ha a 18. század végén és a 19. század elején még arra kereshettük a választ, miért Anglia és miért nem Franciaország vált az iparosodás úttörőjévé — végül is igaza van C. Trebilcocknak, amikor szellemesen megjegyzi: Franciaország volt az „első későn jövő" —, akkor a század második felében az angol és a német fejlődéshez viszonyított lemaradásra kell magyarázatot adnunk. Aligha vitatható, hogy közvetlen hatásában a francia forradalom átmeneti gazdasági nehézségeket teremtett, de jogi, intézményes berendezkedésével mégis felszámolta mindazt, ami a gazdasági fejlődést akadályozhatta, s ezáltal a forradalom és a napóleoni háborúk után új lehetőséget nyújtott Franciaországnak, amely — ha Angliához képest növekedett is a lemaradása — még jó néhány évtized előnnyel rendelkezett Európa más országaival szemben. Természetesen nem feledkezhetünk meg Anglia közelségéről sem. Ha többé-kevésbé tapasztalati tény, hogy az ipari forradalom eredményei sugárszerűen terjedtek ki Nyugatról Keletre és az időbeli elmaradás és a földrajzi távolság között határozott összefüggés állapítható meg, akkor a csekély földrajzi távolság magyarázhatja azt is, hogy az angol ipari forradalom első eredményei hamarosan megjelentek Franciaországban is.

A 18. századi francia iparban alapjában véve két vállalati típus honosodott meg. Egyrészt az állami vagy királyi privilégiumokkal rendelkező manufaktúrák, amelyek között egyaránt találhatunk állami vas- és fegyvergyárakat, valamint a híres Gobelin-manufaktúrát. A francia ipar másik vonulatát a falusi háziiparra épülő, úgynevezett szétszórt manufaktúrák képviselték. Ezek leginkább a fejlett textilipart uralták és jelentős tömegeket foglalkoztattak. Egyes centrumok, mint például Elzász vidéke a pamutfonás központja, vagy Lyon környéke, amely selyemgyártásáról volt híres, Európa élvonalába tartozott.* A céhrendszer, amelyet Turgot 1776-ban sikertelenül próbált megszüntetni, még fennállt, és korlátozásaival, egészen a forradalom által 1791-ben bevezetett új törvényig, egyes területeken gátolta az iparfejlődést. Fontos technikai újítások, mindenekelőtt az angol találmányok átvétele csak sporadikus lehetett.

---

* Price, 1981. 140.

A fonó Jenny az 1770-es évek elején jelent meg, és a forradalom előtt már eléggé elterjedt Normandiában és Picardiában. Ennek nyomán a fonás termelékenysége lényegesen megnövekedett. Az 1780-as évek végén behozott találmányok már csak jóval lassabban terjedtek.

Constantin és Auguste Périer 1779-ben állították fel Chaillot-ban az európai kontinens első Watt-féle gőzgépét. A forradalomig néhány további gőzgépet is üzembe helyeztek.

Le Creusot-ban 1782-ben kezdték el az első modern koksztüzelésű kemence felépítését. 1789-ben már négy kokszkemence dolgozott. A gépek és az új technika térhódítása lassan és inkább csak a 19. század elején bontakozott ki. (Az angol tiltó törvények megszüntetésére csak később került sor: 1825-ben oldották fel a szakmunkások és 1842-ben a gépek kivitelének tilalmát.) Így is jelentős azonban az a szerep, amelyet Anglia az ipari forradalomnak a kontinensen való elterjedésében játszott. Már a 18. század végén angol munkások oktatták Franciaországban a modern textilgépek (frame, Jenny) használatát és angol szakmunkások vezették be a vasipart forradalmasító keverési eljárást. Később angol vállalkozók is átkeltek a Csatorna másik oldalára és üzemeket állítottak fel, vasutakat építettek. Végül, de nem utolsósorban, a napóleoni háborúk után az angol tőkebefektetések is egyre gyakoribbá váltak. Vasúti társaságok, víz- és gázművek, textilgyárak és vaskohók létesültek angol tőkével. (Azokat a számszerű becsléseket, amelyek 1830-ban mintegy 100 millió dollárra teszik e befektetések értékét, jórészt túlzottnak tartjuk.) Anglia tehát nemcsak példájával, nemcsak azzal a kihívással járult hozzá az ipari forradalom kontinentális elterjedéséhez, amelyet mind jobban erősödő gazdasági és politikai fölénye váltott ki, hanem közvetlen közreműködésével is.

Franciaország iparosodása esetében azonban — még ha a legkorábban követte is az angliai folyamatokat — figyelembe kell venni, hogy a polgári forradalom nyomán létrejött társadalmi keretek még távolról sem jelenthették az ipari forradalom Angliához hasonló jellegű és ütemű kibontakozását, hiszen az a társadalmi, technikai, sőt földrajzi feltételek sajátosan kedvező kombinációjának eredménye volt. Továbbá az ipari forradalom menetét már csak azért sem azonosíthatjuk az angol folyamatok egyszerű követésével-másolásával, mert az angol ipari forradalom előzménye már eleve más gazdasági, történelmi feltételeket teremtett a többi, követő ország iparosodása számára, mint amelyek az úttörő országban korábban fennálltak. (Mindez fokozottabban vonatkozik a még később iparosodó országokra.)

Lehetett-e a pamut- vagy a vasipar az ipari forradalom olyan kulcsiparága a kontinensen, mint amilyen Anglia esetében volt? A pamutáruk fontosságát természetesen hamar felismerték Franciaországban is. Michelet szerint:

„A nyomtatott calico megjelenése forradalmi jelentőségű volt. A tudomány és művészet együttműködésére volt szükség, hogy egy olyan nehéz és kilátástalan anyagot, mint a gyapot, arra késztessenek, hogy elviseljen minden átalakítást, s miután átalakították, mindenhova elkerüljön, s a szegény emberek részére is hozzáférhető legyen. Korábban minden asszony kék vagy szürke ruhát viselt. Gondosan ügyeltek rá, tíz éven keresztül ki sem mosták, nehogy tönkremenjen. Most a férjük egyetlen napi munka árán virágos ruhába öltöztethette őket."*

Utaltunk már arra, hogy az első találmányok a pamutiparban még a forradalom előtt megjelentek. A francia textilipar a 18. században a rendkívül elterjedt falusi háziiparra épült. 1762-ben rendelet biztosította, hogy a falusi textilipar minden céhes vagy egyéb korlátozás nélkül fejlődhessen. Marc Bloch nyomatékosan hangsúlyozza, hogy a falusi iparok, különösen a textilipar, nagy kisegítő anyagi forrást jelentett a földnélkülieknek és a szegény parasztoknak. A 18. század végére már felállítottak néhány nagy pamutfonót, némelyiket több mint 10 000 orsóval. A forradalom, majd a kontinentális zárlat megnehezítette ugyan a pamutellátást, másrészt viszont a hadsereg szükséglete növelte a belső keresletet. A pamutfonóipar tehát a századfordulón is tovább erősödött, bár az ipari átalakulás egyes szerzők szerint (Dunham) inkább csak ezután vette kezdetét. (Egyes számítások szerint 1815-re a háziipari munkások és a gyári textilmunkások száma nagyjából azonos volt.) A francia pamutipar az ország három vidékén fejlődött ki. Normandia több szempontból bizonyult alkalmasnak. Jó kikötője a nyersanyagszállítást tette lehetővé, vízi erőforrásai pedig a gőzgép előtt is biztosították a hajtóerőt. A nagy hagyományokkal rendelkező gyapjúiparból ugyanakkor könnyen lehetett munkásokat verbuválni.

Ezen előzményekre alapozva a 19. század elejére a Jenny már teljesen elterjedt és a fonást lényegében gépesítették. Normandia szerepe azonban csak a századforduló körül volt jelentős. Később az ipar hanyatlásnak indult. Ebben már a kontinentális zárlat is szerepet játszott, hozzájárulva ahhoz, hogy a francia textilipar súlypontja a nagy hagyományokkal rendelkező Elzászba tevődjön át. Ez a folyamat technikai változással is együtt járt. Amíg Normandia hosszú ideig a régi fonógépekhez és a kéziszövéshez ragaszkodott, Elzászban a század közepén, rohamos gyorsasággal átvették a modern selfaktor orsókat. Elzászban 1856-ban az orsók 10%-a, 1870-ben már 90%-a selfaktor orsó volt. A szövésben — mint általában — a gép diadala sokkal lassabban következett be. A szövőgépek száma ugyan 5 ezerről (1834) 85 ezerre (1875) emelkedett, de ebben az időben még ugyanennyi kézi szövőszék is működött. Ezen belül viszont Elzászban a 24 ezer gépi szövőszék már messze túlszárnyalta a kézi szövőszékek 2-3 ezerre becsülhető számát. Mulhouse hamarosan a francia textilipar egyik nagy centruma lett. A gőzgép bevezetése megkönnyítette a vállalatok kibővítését, és a század közepén már 50 ezer orsóval működő vállalatokról is tudunk. Egyedül Elzászban 10 év alatt — 1818 és 1828 között — a textilorsók száma 70 ezerről 500 ezerre emelkedett. Jó néhány vezető francia nagytőkés család éppen az elzászi pamutipar révén jutott hatalmas vagyonhoz, figyelemre méltó gazdasági és politikai befolyáshoz.

---

* Fohlen, C.: The Industrial Revolution in France 1700—1914. IV/1. In: Cipolla, (ed.), 1973. 64.

Végül időben legkésőbb az ország északi vidékén Lille és Roubaix környékén alakult ki a pamutipar harmadik nagy centruma. Normandia hanyatlása és Elzász Németországhoz csatolása következtében 1870 után e vidék jelentősége a francia textiliparban különlegesen megnőtt. 1870-ig azonban Elzász elsőbbsége még minden vonatkozásban érvényesült. A fonás mellett más termelési folyamatok gépesítése is itt haladt a leggyorsabban előre. Míg más vidékeken az olcsó munkaerő bősége nem igényelte a kézi szövés gyors felváltását, Elzászban, ha a fonással nem is azonos ütemben, de a szövés gépesítése is viszonylag gyorsan haladt előre. A színezés és festés, a klórral történő fehérítés és a gépi nyomás felfedezése révén átalakuló termelési folyamatok ugyancsak itt haladtak leginkább előre, és az elzászi Oberkampfban érték el az első lényeges üzleti sikert.

Az 1860-as években e területeken is megfigyelhető az Észak előretörése. Itt terjedt el a leggyorsabban a gőzgép (Normandiában a hajtóerő közel felét még vízikerekek szolgáltatták), és a szövőszékek száma is itt gyarapodott a leggyorsabban.

A pamutipar gépesítése azonban Franciaországban nem annyira a fonásban, mint inkább a textilkikészítésben és a nyomásban haladt előre a leggyorsabban. Ez a viszonylag nagyobb tőkét és gépi befektetést igénylő művelet összekapcsolódott az iparág svájci fejlődésével. Az első nyomógépet 1802-ben alkalmazták Oberkampfban. Később a két-, négy-, nyolc-, majd a tizenkét színű nyomást

Összehasonlító adatok az angol és francia pamutiparról[*]

Időszak	Gyapotfogyasztás (ezer tonna)		Év	Fonóorsók száma (ezer)	
	Anglia	Franciaország		Franciaország	Anglia
1781—1790	8,1	4,0	1812	1000	
1815—1824	54,8	18,9	1834	2500	10 000
1845—1854	290,0	65,0	1845	4500	21 000
1865—1874	475,8	85,9	1867	6800	34 000
1885—1894	691,8	127,0	1891	5040[+]	40 500
1905—1913	868,8	231,1	1913	7400	55 700

[+] A visszaesést Elzász-Lotaringia Németországhoz csatolása okozta.

[*] Mitchell, 1975. 258.

is alkalmazták. A francia pamutipar, fejlődése ellenére, sohasem vált — még a textiliparon belül sem, és az egész iparosodási folyamatban még kevésbé — olyan vezető iparággá, mint Angliában.

A pamutipar Franciaországban is fontos szerepet játszott a gépi nagyipar meghonosodásában, az új, modern gyáripar megteremtésében. 1845-ben Franciaországban ugyanannyi fonóorsó dolgozott, mint a kontinens valamennyi többi országában együttvéve. Az átalakulás azonban távolról sem tartott lépést az angol iparosodással, s a pamutipar nem vált központi jelentőségű exportágazattá. Míg 1830-ban az angol export 24%-át a pamutáru tette ki, addig a Franciaországból kivitt áruk 25%-a selyem volt és a pamutáruk részesedése csak 12%-ra rúgott. A francia pamutexport az 1820-as években az angol kivitel mindössze 10, az 1840-es években pedig 7%-át érte el. A hagyományos, a 18. században leginkább tőkés manufaktúrákban folytatott selyemfeldolgozás hosszú ideig megőrizte vezető szerepét a francia iparban és exportban. A francia selyemipar az ipari forradalom előtti nagyipar klasszikus példája volt. Néhány nagykereskedő, vagy inkább már kereskedő manufaktúratulajdonos állt a szervezet csúcsán, több ezer szakmunkást, mintegy 20-22 ezer segédmunkást, napszámost, továbbá mintegy 10 ezer női munkást alkalmazva. A lyoni selyemipar — a nyersanyagot és forgótőkét biztosító tőkések irányításával — még hosszan, nagyjából a 19. század közepéig megőrizte hagyományos kisipari (háziipari) jellegét. A kisüzemek fennmaradását, a kézimunka továbbélését ez esetben a nyersanyag és a gyártmány jellege is lehetővé tette. A termékek túlnyomó részét 4-5 szövőszékkel dolgozó kisüzemek állították elő. A selyemipar elsőbbsége kifejezte a francia ipar ama sajátosságát, hogy inkább a luxusiparágak, semmint a tömegfogyasztási cikkek gyártása volt erős. A selyemipar vezető szerepe még abban az időszakban is fennmaradt, amikor már jórészt importselyemmel dolgozott. Lyon 1815 körül mintegy 10 ezer szövőszékkel az európai selyemipar központja volt és ezt a szerepét a 19. század harmadik negyedéig megőrizte, amikor is még mindig 110 ezer kézi és 60 ezer gépi szövőszék működött a városban.

Az ipari forradalom egyik nagyszerű találmánya is, nevezetesen a Jacquard-féle szövőszék, amelyet először selyemszövésre használtak, éppen ehhez az iparághoz kapcsolódott. Jacquard 1801 és 1810 között tette közzé a róla elnevezett szövőszék működési elvét, amely a minta szerinti szövést lyukkártya segítségével, jelentős munkaerő-megtakarítással tette lehetővé. Jacquard találmánya nagyban hozzájárult, hogy míg 1832-ben csupán 60 millió, addig 1853-ban már 250 millió, 1860-ban pedig 454 millió frank értékben exportáltak selyemszövetet. A francia selyemipar az európai selyemtermelés 20%-át állította elő.*

---

* Léon, P.: L'affemissement du phénomène d'industrialisation. In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976. 555.

A gyapjúiparban is igen lassú volt az átalakulás. A gyapjúfonásban 1817-ben egy kis normandiai városkában, Elbeufben alkalmazták az első gépet. A fonás gépesítése fokozatosan terjedt el. A fésűsfonalak előállítása különösen alkalmas volt a rosszabb minőségű hazai gyapjú feldolgozására is. A felhasznált gyapjú nagyobb részét Angliából és Spanyolországból importálták, ennek mennyisége a század eleji 6-8 ezer q-ról 200 000 q-ra emelkedett. A gyapjúszövés azonban hosszú ideig változatlanul kisipari jellegű maradt, s a városi fonógyárakat a falusi szövők ezrei egészítették ki.

A gyapjúipar központjává is az ország északi része vált (Reims, Roubaix), és itt bontakozott az a divatruházati ipar is, amely azután hosszan megőrizte nemzetközi vezető szerepét. F. Caron szerint a francia gyapjúipar három tényezőnek köszönhette sikerét: a minőségi árunak, az olcsó szakmunkásoknak és a teljes gépesítésnek. 1840 és 1880 között a gyapjúiparban a befektetett tőke és a termelés nagyjából azonos ütemben, évi 2%-kal növekedett.

*Gyapjúfogyasztás**

Év	Ezer tonna
1862	99
1882	168
1900	203
1913	266

A gyapjú- és pamutfogyasztás közel azonos mértéke arra utal, hogy Franciaországban a pamut nem szorította háttérbe a gyapjút. Tekintettel arra, hogy a pamutáruk lényegesen olcsóbbak voltak a gyapjúból készült termékeknél, ez esetben is nyilvánvaló, hogy a francia ipar a divatot uraló szerepéből és — az angol tömegcikkgyártással szemben — a drága és finom (luxus-) áruk előállításából profitált.

Bár a lenfonógép is francia találmány volt (De Girard), ez eleinte nem nagy hatást gyakorolt a hagyományos és zömmel daróc anyagot feldolgozó, változatlanul falusi iparágra. A gépesítés ugyan a fonásban az 1830-as, a szövésben pedig az 1860-as években egyre inkább elterjedt, az elmaradottabb vidékek paraszti lakosságának ruházatát előállító iparág mégis lehanyatlott.

A francia textilipar sem a termelés volumene, sem a nemzetközi piacon betöltött szerepe terén nem érte ugyan el az angol szintet, ennek ellenére döntő szerepet játszott a tőkefelhalmozásban és a burzsoázia kialakulásában. A francia kapitalizmus jellegzetes nagy családi vagyonai és vállalkozásai zömmel itt indultak és bontakoztak ki. Ebből a szempontból a kontinensen — különösen, ha a gyorsan iparosodó nagyhatalommal, Németországgal hasonlítjuk össze — Franciaország még mindig azon országok közé tartozott, ahol a textilipar döntő szerepet játszott az iparosítás folyamatában.

---

* Bairoch, 1964. 303—304.

A 19. század közepén (1840) a textilipar, mind a foglalkoztatottság létszámát, mind a termelés értékét tekintve, első helyen állt az iparágak között. Termelésének évi értéke közel ötszörösen meghaladta a vasipar termelését, és a francia ipar bruttó termelésének 30%-át szolgáltatta.

A 19. század közepétől a textilipar veszít lendületéből és vezető szerepe is visszaszorul. Míg a pamutipar termelése 1860-ig egyes szakaszokban évi 2,7%-kal nőtt, utána, Crouzet szerint már csak 1,8%-kal növekedett, sőt a növekedés a századforduló után 1,1%-ra csökkent.

A gőzgép és a szénbányászat

A francia iparosodás mérsékeltebb ütemét kapcsolatba hozzák a gőzgépek viszonylag lassú elterjedésével is. Jóllehet Franciaország az elsők között ismerkedett meg a Watt-féle gőzgéppel, mégis lassan terjedt el. Elvétve állítottak csak üzembe egy-egy gőzgépet a bányászatban vagy a kohászatban. 1790-ben egy malom állított üzembe gőzgépet Párizsban, s a forradalom előtt csupán egyetlen textilgyár biztosította a hajtóenergiáját gőzgép segítségével. Igaz, hogy a Périer testvérek műhelye 15 évre megkapta Watt-tól az előállítás szabadalmát, de a cég a keresléthiány miatt nem tudott meggazdagodni. Még

*Gőzgépek**

Év	Száma	Lóerő
1830	625	10 000
1848	5 200	60 000
1860	17 000	178 000
1870	28 000	330 000
1880		544 000

* Fohlen, In: Cipolla (ed.), 1973. 48.

1810-ben is mindössze 200 gőzgép működött Franciaországban, többnyire a legegyszerűbb technikai feladatok megoldására, főként a bányavíz kiszivattyúzására. A kontinentális zárlat ebben a vonatkozásban károsnak bizonyult, hiszen a francia ipar technikailag nem volt képes az eredeti gőzgép továbbfejlesztésére, a tökéletesített angol gépek pedig a napóleoni háborúk befejeztéig nem jutottak el francia földre. 1880-ban az angol ipar négyszer, a német ipar háromszor annyi gőzgépet alkalmazott, mint a francia. A valóságban sem az angol, és még kevésbé a német ipar nem volt ekkora fölényben francia versenytársával szemben, mivel Franciaországban a vízi erő is lényeges szerepet játszott az energiaellátásban. Egyes vidékeken és iparágakban jórészt a század utolsó harmadáig főleg vízi erőt használtak. 1845-ben a vízi turbinák kapacitását mintegy 150 000 HP-re becsülték, azaz 250%-kal többre, mint a gőzgépekét. A gőzgép főleg az északi vidékeken, a Loire völgyében, vagy a Felső-Rajna-vidéken terjedt el, ezzel szemben Normandiában, a textilipar központjában, még a század közepén is, a hajtóerő 58%-át a víz és nem a gőzgép biztosította. A technikai elmaradottság a századforduló körül bizonyos előnnyé változott, mivel könnyebbé tette a vízi erőre épülő villamosenergia-termelés kiépítését és ipari felhasználását.

A gőzgépek viszonylag lassú elterjedése kapcsolatban állt a szénellátás nehézségeivel, amit sokan a 19. századi francia iparosítás kulcskérdésének tekintenek. Egyes szerzők — véleményünk szerint leegyszerűsítve — a bonyolult gazdasági, társadalmi tényezőrendszert, amely már a 18. században különbségek kialakulására vezetett Anglia és Franciaország között, a szénnel való ellátottságban mutatkozó lényeges különbségekre vezetik vissza. Franciaországban kétségtelenül jóval kevesebb szén volt, mint Angliában (vagy Németországban). Nehezebb volt a szenet kibányászni, ezért a termelési költségek jóval magasabbak voltak, és a szénbányák területileg egyenlőtlenül helyezkedtek el.

A 19. század közepéig a legfontosabb bányaközpont St.-Étienne vidékén terült el, s ennek termelése bőven elegendő volt a Lyon környéki ipar igényeinek kielégítésére, különösen mivel az itteni selyemipar nem modernizálódott olyan ütemben, hogy érdemleges keresletet teremtett volna. A vasút, illetve a csatornák kiépítése előtt *Pas-de-Calais*-ba vagy más iparvidékre viszont olyan költséges és bonyolult folyamat volt szenet szállítani, hogy ez eleve korlátozta a szénfelhasználást. Ha ilyen igény mégis jelentkezett, azt olcsóbb volt angol behozatalból kielégíteni. Később a Pas-de-Calais-i szénmedence vált az ország legfontosabb szénterületévé. A termelési költségek, melyeket a szállítás költségei tovább növeltek, itt is lényegesen magasabbak voltak, mint a belga szénbányászatban. 1830 körül a Loire-vidéken félszáz km szárazföldi vagy száz km vízi szállítás a szén árát megkétszerezte.* A század második felében a vasút és részben az Oise-csatorna kiépítése csökkentette ugyan a szállítás költségeit, a szén ára valóban lényegesen esett, de még így is a szénterületektől távolabb fekvő — és éppen legfontosabb — iparvidékeken, mint például Normandiában vagy Elzászban a szállítás két-háromszorosára növelte a szén árát. Végül, de nem utolsósorban a francia szénnel minőségi problémák is voltak. Egyetlen nagyobb francia szénmedence szene sem volt alkalmas kokszolásra vagy gázosításra. Ilyen körülmények között sem a kohászat, sem a vegyipar nem tudta kielégíteni a szükségletét hazai termelésből és változatlanul erősen importra volt utalva.

---

* Price, 1981. 124.

Amilyen mértékben a francia széntermelés a Loire völgyéből az északi vidékekre tolódott át, úgy növekedtek a bányák méretei. 1830-ban a széntermelés közel fele a Loire vidékről, egynegyede északról és további egynegyede elszórt széntelepekről került ki. Később az új északi széntelepek felfedezésével és kiépítésével, ami az 1830-as évek végén az egyik legnagyobb ipari beruházást jelentette, majd 1844 után a Pas-de-Calais-i szénmedence feltárásával a súlypont mind erősebben északra helyeződött át. 1880 körül a széntermelés több mint fele, az első világháború előtt pedig már több mint kétharmada az északi vidékekről származott. Az északi és különösen a Pas-de-Calais-i szénterület bányászata nagyvállalatokra épült. Hatalmas tőkeberuházással modern aknákat építettek ki, s az egy bányászra jutó termelés gyorsan növekedett. Északon működött az egyik legrégibb és legnagyobb szénbányavállalat, az Anzin részvénytársaság, amely az 1880-as években 2,3 millió t termelésével még az elsők között állt a világon. A 20. század elején itt jött létre először kartell, amelyben a legfontosabb bányavállalatok (az északi szénvidéken 5 nagy-

*Széntermelés és -fogyasztás Franciaországban**
ezer tonnában

Év	Termelés	Fogyasztás
1789	230	450
1815	900	1 200
1830	1 900	12 500
1860	8 300	14 300
1880	19 400	28 800
1900	33 400	48 800
1913	40 800	65 000

* Fohlen, In: Cipolla (ed.), 1973. 51.

vállalat állította elő a termelés közel 100%-át) megállapodtak a szén árszabályozásában. A széntermelés növekedési üteme az 1860-as évekig évi 5-6%-ot tett ki, ami európai viszonylatban is magas. 1865 után viszont a növekedés üteme 2,7%-ra csökkent, majd — sajátos módon az 1890-es évek végét követő leggyorsabb ipari fejlődés idején — 2%-ra esett vissza.

A hazai termelés a 19. század folyamán soha nem tudta fedezni a fogyasztás igényeit és a háború előtt is a fogyasztásnak csak mintegy kétharmadát tette ki. A francia szénfogyasztás és -termelés között mutatkozó különbséget Anglia és Belgium fedezte.

A vasipar és a vasutak

A szénhiány, amely általában is nehézségeket okozott az iparosodásban különösen kedvezőtlenül befolyásolta a vasiparnak, az ipari forradalom másik kulcsiparágának fejlődését. Az ipari forradalom első nagy technikai újítása ebben az iparágban éppen a faszéntüzelésről a kokszeljárásra való áttérés volt.

A koksz alkalmazására tett korai kísérletek (Le Creusot és a Wendel család kohója Hayange-nál) ellenére 1815-ig változatlanul a 18. századi állapotok jellemezték a francia kohászatot. Szétszórt, kis családi vállalkozások működtek, legnagyobb részben valamelyik nagybirtok erdejéből biztosítva a fát. A kavarási és egyéb, angolnak nevezett eljárások 1815 után lassan terjedtek. Ehhez nemcsak a fát kellett volna koksszal felcserélni, de az egész technológiát, sőt a telephelyet is meg kellett volna változtatni. Jóllehet, az új kohászati technológia előnyét többé-kevésbé felismerték, mégis, a régi eljárás csak rendkívül lassan szorult vissza. A feldolgozás finomítási folyamatát — amely kevésbé volt tőkeigényes — gyorsabban alakították át, a Dufoud család rourchamault-i üzeme az 1820-as években mind a kavarási, mind a hengerelési eljárást bevezette már.

*Francia kohászat**

Év	Faszénnel	Koksszal	Üzemek száma faszén-	Üzemek száma koksz-
	készült vas tonnában	készült vas tonnában	tüzeléssel	tüzeléssel
1825	194 000	4 000	374	14
1840	270 000	70 000	421	41
1860	316 000	583 000	282	113
1870	116 000	1 332 000	91	142

* Gille, B.: La sidérurgie française au XIXᵉ siècle. Paris, 1968. 47.

Ha megállapítjuk, hogy a francia vastermelés fejlődését a 19. század első felében az olcsó hazai szén hiánya mellett a kedvezőtlen szállítási viszonyok, a viszonylag elszigetelt helyi piacok is gátolták, akkor arról sem szabad elfeledkeznünk, hogy az erdőségekre telepített kohók gazdaságilag nem mindig tették nyereségessé a régi technikáról az új technikára való áttérést. Annál is kevésbé, mivel a régi beruházások egy részét elértéktelenítve, jelentős új beruházások igényét támasztották. 1850-ben például 1 tonna faszénnel készült nyersvas előállítási költsége 127 frank volt, koksszal 108 frankért tudtak hasonló mennyiségű vasat előállítani. A különbség viszonylag csekély volt, s ezért sokan értelmetlennek tartották az új technikai eljárás bevezetését, hiszen a költségkülönbözet nem fedezte a beruházott tőke kamatát sem. A vasútépítés, a szállítási költségek erőteljes csökkenése és a vaskereslet fokozódása lényegesen megváltoztatta e körülményeket. Az 1830-as években a vasfogyasztás 5%-ára becsülték a mezőgazdaság szükségletét, 20%-ra a városi építkezés, 12%-ra a közlekedés és 43%-ra az ipar keresletét. A vasútépítés a keresletet ugrásszerűen megnövelte. Tekintettel arra, hogy vasércben, különösen Lotaringiában és az ország középső részén nem volt hiány, a 19. század közepén a vasipar fejlődésében fordulat következett be. Ez időtől kezdve rohamos ütemben alakultak az új üzemek és épültek a kohók. Csupán 1851 és 1864 között 562 új vaskemencét helyeztek üzembe. A vaskemencék kapacitása az 1826. évi 126 000 t-ról 1865-re 1 250 000 t-ra emelkedett. Az újabb számítások a vasútépítés ipari hatását ugyan jóval alacsonyabbra becsülik, mint korábban. J. Marczewski, aki hangsúlyozza, hogy a 18. századtól folyamatos ipari fejlődés ment végbe Franciaországban, és vitába száll minden olyan állásponttal, amely egyes szakaszokban — új iparágak vagy technikai találmányok kapcsán — lényegesebb felgyorsulást állapít meg az iparfejlődésben, a csúcsponton, 1855 és 1864 között is csak 7,2%-ra becsüli a vasútépítés hatását, a tőkebefektetés és az ipari termelés összehasonlítása alapján.* A vasiparra gyakorolt hatás ennél jóval magasabb lehetett. Egyes szerzők, mint például Caron az 1850-es évektől éppen a vaskohászat piacának a vasútépítés következtében végbement kiterjedését tekintik a korabeli gazdasági fejlődés egyik legdöntőbb tényezőjének.** F. Caron a vaskohászat piacának kibővítését szoros kapcsolatba hozza az iparágban bekövetkezett technikai áttöréssel is. A technikai fejlődéssel, a piac kiterjedésével és a nagyarányú beruházással összefüggésben a 19. század közepére megindult néhány nagyvállalat kialakulása. A Le Creusot művek, mely az 1820—1830-as években állandó pénzügyi és technikai nehézségekkel küzdött, végre konszolidálódott. Míg a modern kohászati üzemek szemben találták magukat a vas és a szén nem megfelelő kombinációjának hiányával és a beruházások nagy tőkeigényével, addig a régi kohók megfelelő bázist találtak a hagyományos piacokon (a vas 20%-át ekék gyártására használták). A belső piac kibővülésével és nagy mennyiségű standardizált minőségű áru (vasúti sín stb.) iránti igény jelentkezésével azonban a piac jellege megváltozott és a növekvő kereslet ellenére a vas ára is csökkent. A modern nagyüzemek fölénye és előnye ezzel egyértelművé vált.

---

* Vö. Marczewski, 1965. 67.

** Caron, F.: Histoire de l'exploitation d'un grand réseau: La Compagnie du chemin de fer du Nord des origines à la nationalisation 1846—1937. Paris, 1973.

Számos koncentrált nagyüzem jött létre, melyekben vertikális termelési folyamatokat egyesítettek a vasolvasztástól a vasfeldolgozásig, henger- és (később) acélművekig.

Az acél megjelenése újabb változást hozott. A korábban igen drága acélgyártási eljárást egyetlen angol vállalkozó alkalmazta üzemében. A Bessemer-eljárás viszont azonnal nagy érdeklődést váltott ki és Saint Sevrinben már 1858-ban felépítettek egy kis Bessemer-konvertert. 1870-ben már 20 Bessemer-kemence működött Franciaországban, többek között a Creusot vasműveknél is, mely ekkor már 12 300 munkást alkalmazott, s 15 kohójában napi 13 000 t vasat állított elő. 130 keverőkemence, 30 gőzkalapács és 91 hengermű segítségével dolgozták fel a vasat és acélt félkész termékké.*

A martinkemencék megjelenése tovább gyorsította a koncentrációs folyamatot. Az első Siemens—Martin-kemencét 1869-ben állították fel, nem sokkal az ország vasércellátásának gyökeres megváltozása előtt.

A francia—porosz háborút követően ugyanis nemcsak a korábbi vasérclelőhelyek egy része, de az egyik legjelentősebb francia vasmű is a határ német oldalára került. A vasérclelőhelyek elvesztését viszonylag gyorsan lehetett ellensúlyozni. Pár évvel később ugyanis, a Moselle nyugati partján, Nancynál

*Vas- és acélipar Franciaországban***

Év	Vasérc-	Nyersvas-	Acél-
	termelés ezer tonnában		
1790	—	141	—
1830	835	266	—
1850	1 821	406	—
1870	3 147	1 178	84
1890	3 772	1 972	683
1900	5 448	2 714	1 565
1913	21 918	5 207	4 687

---

* Fohlen, In: Cipolla (ed.), 1973. 60.

** Mitchell, 1975. 211.

felfedezték az ország legnagyobb vasérctelepét. Az új mezők ércének vastartalma rendkívül alacsony, 30-40%-os volt csupán, de a közvetlen földfelszín alatt elhelyezkedő ércek kitermelési költsége csekély volt, és a Gilchrist—Thomas-eljárás segítségével könnyen hasznosíthatták jó minőségű acél előállítására. Hamarosan megindult az új francia vasipar kialakulása, felépült a Longway acélmű. Az 1870-től mintegy két évtizeden át tartó időszak, amikor a kovácsolt vas helyét mindinkább az acél vette át, átmenetileg lelassította a francia vasipar fejlődését. Az újabb fellendülés idejére pedig Franciaország már elvesztette második helyét az európai vastermelésben.

A kohászat figyelemre méltó eredményei mögött részben a koncentráció folyamata húzódott meg, amelynek nyomán a háború előtt az egyes kemencék már a napi 250 tonnás termelési kapacitást is elérték. Fontos szerepet játszott továbbá a Thomas-eljárás meghonosodása, amely a foszforos vasérc felhasználását tette lehetővé, majd a Martin-eljárás, amely az ócskavasadalék hasznosításával új ösztönzést adott az acéliparnak. Az önmagukban impozáns eredmények azonban eltörpültek a német versenytárs teljesítményei mögött: a háború előtt Németország már háromszor annyi vasat és négyszer annyi acélt gyártott, mint az ipari átalakulás útján hamarabb elindult szomszédja.

Ez azonban érthető, ha figyelembe vesszük, hogy még olyan, a vaskohászat szempontjából kedvező időszakban is, mint az 1851—1873-as periódus, amikor a francia vasipar termelése évi 5,2%-kal növekedett, a német vasipar már 8,5%-os növekedést tudott felmutatni. A következő szakaszban pedig a francia vasipar fejlődése évi 2,7%-ra esett vissza. 1884—1903 között már évi 3%, majd a háború előtt ismét 5,4% a növekedés átlagos üteme, de a francia vasipar még a virágzó szakaszokban sem tudott versenyre kelni a némettel.

Az önmagában, sőt összeurópai súlyában is jelentős francia vas- és acélipar erősen koncentrált, monopolista szervezet volt, melynek vezető tőkés családjai egyedülálló gazdasági és politikai hatalomra tettek szert. A Schneider család, amely 1836-ban viszonylag olcsón vette meg a pénzügyi és technikai nehézségekkel küzdő Le Creusot vasművet, az 1860-as években már vaskirály volt, komoly politikai befolyással, és — a Société Générale elnöki posztja révén — bankérdekeltséggel is rendelkezett. A Wendel család vállalati birodalma vetekedett a Le Creusot-val. A család hamar felismerte az acél jelentőségét és a Longway acélműveket összekapcsolták a Ruhr-vidéken és Belgiumban vásárolt szénbányákkal. 1913-ban 3,7 millió t vasércet, 1,3 millió t kovácsolt vasat és 1,1 millió t acélt termeltek. A család egyik tagja a francia, a másik a német parlament képviselője volt. A két család hamarosan házassági kapcsolatba is került és a Wendel család 1898-ban a francia nagytőke egyik legfontosabb szervezete, a Comité des Forges elnöke lett.*

Alábecsülnénk a vasút és a közlekedés franciaországi gazdasági és társadalmi jelentőségét, ha hatását és szerepét csupán a vasiparhoz kötnénk. A vasipar jellegéből adódóan kulcsszerepet játszott a 19. század technikai, gazdasági áttörésében, s a vasútépítés hatása is leginkább itt jelentkezett. Mégsem túlzás azt állítani, hogy a vasútépítés szerepe központi volt a 19. század francia gazdasági fejlődésében. Szemben Angliával, ahol a közlekedésnek a vasút által megteremtett forradalma az ipari forradalom első szakaszának lezárulása után indult meg, a kontinens nyugati felén, mindenekelőtt Franciaországban, e két folyamat úgyszólván párhuzamosan, sőt összefonódva ment végbe. A vasútépítés közvetlen hatása ebből következően átfogóbb és mélyebb volt, egyszerre lehetett az iparosítás feltétele, de hordozója és formálója is.

---

* Palmade, G.: Capitalisme et capitalistes français au XIX^e siècle. Paris, 1961. 201—203.

Utaltunk már rá, hogy Franciaország nagy területi kiterjedése, földrajzi viszonyai, nyersanyaglelőhelyeinek területi megoszlása mennyire centrális problémává tette a szállítást az iparosodás első szakaszában. Egyes számítások szerint az út- és a csatornaépítésre fordított bruttó beruházás összege 1815 és 1850 között megnégyszereződött, és úgy tűnt, hogy az úthálózat növekedése (1848-ban 35 000 km hosszúságú kiépített országos út állt rendelkezésre) kielégítheti a gazdaság lassan növekvő szállítási szükségleteit. Nem kíván magyarázatot, hogy a szállítás hagyományos módja azonban egyrészt lassú, másrészt elégtelen volt az áruk tömeges szállításához.

A modern közlekedés az egységes belső piac és a modern gazdaság kiépítésének előfeltétele volt. A vasút olcsóbb és gyorsabb szállítást, olcsóbb nyersanyagot, mozgékonyabb munkaerőt, szélesebb piacot jelentett. Ami pedig a kereslet növekedését illeti, azok a jelenségek, amelyekre Anglia esetében a vasútépítés keresletnövelő hatásaként utaltunk, fokozottan érvényesek voltak Franciaországra. Példátlan kereslet keletkezett vasra, szénre, üvegre, sínre, mozdonyokra, tehát a kialakulóban levő iparágak termékeire. Egyetérthetünk D. Landesszel, hogy az 1840-es évek vasútépítése a legfontosabb ösztönzője volt Nyugat-Európa ipari fejlődésének.

A tömegszállítás igénye először a szénszállítás terén jelentkezett. Az 1820-as években először lóvontatású vasút megépítésével keresték a megoldást és erre adták ki az első koncessziókat St.-Étienne környékén. Az első gőzvasút St.-Étienne és Lyon között 1831-ben épült fel, s bár technikai áttörést jelentett, gazdaságilag még csak lokális jelentősége volt.

Az ismert vállalkozó Pereire testvérek 1835-ben kapták meg az engedélyt az első személyszállító vasút felépítésére Párizs és St.-Germain között. Az alig 15 km hosszú vonal megépítéséhez is nehéz volt megfelelő tőkét biztosítani. Végül bankárok — köztük a Rothschildok — segítségével sikerült a vasúttársaság 300 000 frankos tőkéjét előteremteni, s ebből mintegy 10% volt csupán a kezdeményezők hozzájárulása. 1837. augusztus 24-én a Gare St.-Lazare ünnepélyes megnyitásával hódító útjára indult a vasút. Az első vonal sikere az építkezések hatalmas hullámát indította meg. Ezt néhány kudarc, mint például a két Párizs—Versailles vonal, a Szajna jobb, illetve bal partján (a párizsi vezető bankárok — a Rothschildok és a Fouldok — versengésének színtere) sem törte meg.* A magas költségek (amelyeket a meginduló pénzügyi spekuláció felhajtott) mellett a csekély, s úgyszólván kizárólag személyforgalom, nem hozta meg a várt eredményt.

Három további jelentősebb vonal — az egyik a belga határon, a másik Orléans-ba, a harmadik Lyonba — tervezés alatt állt ugyan, de 1840-ben a francia vasúthálózat hossza még nem haladta meg a 400 km-t. A gazdaság igényei és a kibontakozó spekuláció, amely a vasútépítést a közvélemény érdeklődésének középpontjába állította, végül is az állami szervek érdeklődését is kiváltotta. A vasútügy azonban megosztotta a politikai köröket és az állami beavatkozás táborát, amely a legkülönbözőbb csoportokból formálódott.

Az 1842-ben elfogadott vasúti törvény megkísérelte a következetes állami vasútpolitika elveinek kialakítását. A legfontosabbnak ítélt vasútvonalak számára az állam biztosította a földet és a sínhálózatot (tehát a nagy és nem kifizetődő beruházásokat), amelyeket azután magántársaságok bérelhettek, és ezek feladata lett a gördülőanyag biztosítása és a működtetési költségek fedezése. Az új törvény a költségvetés forrásaiból más kedvezményeket is biztosított a vasúti vállalkozóknak.**

A törvény hat, Franciaországot átszelő, Párizsból kiinduló fővonal építését írta elő, s tervbe vette a helyi vonalak sűrű hálózatának kiépítését. A vasútépítés üteme ezt követően valóban meggyorsult, és még inkább fellendült a vasútépítéssel kapcsolatos spekuláció.

A vasútépítés, Angliához hasonlóan, az egyik legfontosabb üzletággá vált. Kijárók, politikusok, üzletemberek tömege sürgött körülötte és gazdagodott belőle. A vasút egyre inkább a tőzsde és a gazdasági élet középpontjába került. Az újságokat, a közvéleményt újabb és újabb spekulációs botrányok, csalások és sikkasztások foglalkoztatták. Egyik nagy vasúti részvénytársaság a másik után alakult a vasúti koncessziók kiaknázására. A párizsi nagybankok és bankárok újabb és újabb tervek születésénél bábáskodtak, és ezek végül is többnyire a legnagyobb pénzügyi hatalom, a Rothschildok kezében futottak össze. A koncessziókért folytatott vetélkedés rendkívül éles volt, bár 1847-ig, amikor a recesszió egy időre félbeszakította a vasútépítés tevékenységét, 1,5 milliárd frankra becsülték a vasútvonalakba fektetett tőkét.*** Ezzel azonban csupán 1600 km vasútvonal épült fel. Párizs csak Lille-lel, Rouennal és Tours-ral volt közvetlen összeköttetésben, és sem az elzászi iparvidékhez, sem Lyonhoz és a Földközi-tengerhez nem volt még vasúti kapcsolata.

A közel 300 000 tonna élelmiszer és félmillió tonna nyersanyag, amit Párizs mint Európa legnagyobb városa fogyasztott, még többnyire az egyébként kiépített utakon és részben folyón és csatornákon jutott el a francia fővárosba. Az 1850-es évektől került sor a vasútépítés fellendülésére: a Párizs—Marseille vonal 1853-ban nyílt meg, s felépült (államköltségen) a strasbourgi vonal is. Fontos kormányintézkedések, például a kamatgarancia bevezetése, amely nem kifizetődő vasútvonalak működtetése esetén államilag biztosította a befektetett tőke utáni kamatot, továbbá a nyereségek újrabefektetésének ösztönzése hatalmas vasúti konjunktúrát bontakoztattak ki. A koncessziók időtartamát 99 évre terjesztették ki, ami hosszútávú befektetésekre ösztönzött. Mindezek nyomán az 1842-es törvényben 1857-ig előirányzott 6320 km hosszúságú fővonal valóban felépült. Ebben az évben a vasutakon szállított áruk mennyisége már elérte a vízen szállított áruk mennyiségét. A vasútépítés igazi nagy fellendülésére azonban csak ezt követően került sor, amikor évente már mintegy 1000 km új vasútvonal üzembe helyezéséről adtak hírt. A vasútépítési láz, kisebb megszakításokkal, 1890-ig tartott. Az 1878-ban elfogadott Freycinet-terv, amely a nagy vasúttársaságokat a helyi vonalak kiépítésére késztette, újabb nagy lendületet biztosított az építkezéseknek. Ez a nagyszabású közlekedési terv, amely a szállítás valamennyi formáját felölelte, a több mint 5 milliárd frankos beruházás döntő többségét a vasútnak biztosította. Ha 1890-ig még többnyire a hálózat bővítése, új szárnyvonalak építése volt napirenden, úgy a háború előtti negyedszázadban az extenzív fejlődés már lelassult. A teherforgalom kétharmadát már a vasút bonyolította le. Negyedszázad alatt ekkor csupán mintegy 7000 km új vasútvonal épült, és mindinkább a vasutak modernizálása, gyorsaságának növelése, technikai fejlesztése és gazdaságossága került előtérbe.

---

* Léon, 1976. 260.
** Kemp, 1971. 127.
*** Léon, 1976. 262.

A vasútvonalak hossza
*Franciaországban**

Év	Km
1830	31
1840	410
1847	1 511
1860	9 167
1870	15 632
1880	23 089
1890	33 280
1900	38 109
1913	40 770

---

* Mitchell, 1975. 315.

F. Caron joggal mutatott rá, hogy a vasútépítés a 19. század közepétől egészen az 1890-es évekig az egyik, vagy talán a legfontosabb beruházási tevékenység volt, amely túlszárnyalta az építkezésbe fektetett összegeket, és a gazdasági ciklusok egyik legfontosabb befolyásolójává vált.* Az 1890-es évektől, néhány kiugró évtől eltekintve, a vasúti beruházások már nem versenyezhettek az építkezésbe fektetett összegekkel, bár ez esetben inkább viszonylagos háttérbe szorulásról volt szó, hiszen összegszerűen az 1905—1909. évi vasúti beruházás vetekedett az 1880—1884. évivel, az 1910—1913-as éveké pedig jóval túl is szárnyalta azt. Tegyük hozzá, hogy az utolsó szakaszban a vasúti beruházások már mindinkább kiegészültek a helyi közlekedés, a városi villamoshálózat beruházási összegeivel. Párizsban 1889-ben 311 lóvasúti és 3 villamosvonal működött. 1912-ben még 62 lóvasút üzemelt, de már 569 villamoskocsi közlekedett. A különböző számítások a francia közlekedés átlagos évi növekedését 1,8%-ra teszik, amit néhány igen gyors, 3% évi növekedésű és néhány depressziós év tarkított.

*Vasúti beruházások***

Időszak	Millió frankban, folyó áron évi átlag
1880—1884	578,1
1885—1889	423,2
1890—1894	401,1
1895—1899	375,7
1900—1904	531,9
1905—1909	562,0
1910—1913	867,1

Tekintettel arra, hogy Franciaország a vasútépítés kezdeti időszakától eltekintve magas vámokkal védte belső piacát az angol sínek, mozdonyok és más vasúti anyagok versenyével szemben, a vasútépítés hamarosan a francia nehézipar növekedésének egyik legfontosabb forrása lett. Nem csupán a vaskohászat számára biztosított viszonylag széles piacot, de ösztönözte a gépipar kiépítését is. Az első francia mozdonyt Marc Seguin már 1829-ben megépítette, s később lényeges újítással is hozzájárult a mozdonyok nagyobb teljesítőképességéhez. 1904-ben a francia üzemek 250 mozdonyt és 8000 vagont, 1913-ban már 700 mozdonyt és 20 000 vagont gyártottak. Az építőanyag, a faipar, sőt a villamosipar és a vegyipar is megrendelésének tekintélyes hányadát a vasútépítés révén kapta. A leglényegesebb újítás, amellyel a francia vasútépítés az európai gazdaság történetéhez hozzájárult, mégsem az iparra gyakorolt hatásában kereshető. (Ez ugyanis Angliában is fellelhető.) Nagyobb hatása volt a vasútépítés körül kialakult tőkés vállalkozói csoportnak, amely azután az ipar fejlesztését is tevékenységi körébe vonta. A vasúthálózat, s a vele összefüggő iparágak kiépítése úgyszólván nemzeti programmá vált, és a program megvalósítására, elégtelennek tartva a tőkés gazdaság addig spontán kialakult mechanizmusát, új intézményrendszert kerestek.

---

* Caron, F.: L'extension des infrastructures et des équipements et l'intensification des échanges de marchandises. In: Braudel—Labrousse (ed.), IV/1. 1979. 147.

** Uo. 148.

E csoport eszméinek egyik forrása Saint-Simon gondolatrendszere volt, az a nézet, mely szerint a francia forradalom óta végbement társadalmi változások csak akkor teljesednek ki, ha racionális gazdaság és társadalom jön létre, fókuszában a gazdasági produktivitással, a mind teljesebb iparosodás talaján. E szerint az eljövendő boldog társadalom záloga a termelőerők korlátlan fejlődésében keresendő, amit csakis az iparosodás teremthet meg. Az iparosodás előmozdítása tehát a legfontosabb feladat, melyet akár az állam, akár a modern vállalkozók — hagyományos kisstílű gondolkodástól mentes — csoportja teremthet meg. A vasútépítést az új, modern társadalom centrális intézményének tekintették, amely egységesíti az országot és a modern technika révén leküzdi az elmaradottságot. A haladás eszméjének — melyet a vasútépítés és iparosodás szimbolizált — meg kell tehát nyerni a vezető osztályokat, a vállalkozókat, s a technika, a társadalmi érdek és a profitorientáció harmonikus egységbe kerül. A vasútépítésben látták azt a tényezőt, amely a termelés, a foglalkoztatás és a jövedelem növelése útján átalakíthatja Franciaországot. Saint-Simon gondolatai könnyen találtak követőkre. Bankárok, vállalkozók és ökonómusok, közöttük a Péreire testvérek, M. Chevalier, mind eszméi bűvöletébe kerültek, jól megtestesítve azt a típust, amelyet szellemesen az álmodozó költő és az óvatos bankár sajátos keverékeként jellemeztek.*

A bankok új, központi szerepe

1830-ban, amikor Lajos Fülöp került a francia trónra, az egyik francia bankár ujjongva kiáltott fel: mostantól kezdve a bankárok uralkodnak. A francia üzleti élet középpontjában, jóval Saint-Simon gondolatainak megfogalmazása előtt már a nagybankok és a bankárok álltak. A francia nagybankok (Hautes

---

* Palmade, 1961. 60.

Banques), élükön az 1800-ban alapított Banque de France-szal, a legtisztábban képviselték a 19. század első felének tőkeerős, befolyásos, de hagyományos pénzintézeteit. Bár a Banque de France nem rendelkezett a bankjegykibocsátás monopóliumával, a legfontosabb pénz- és tőkepiacon, Párizsban, tevékenysége döntő volt, nem utolsósorban rendkívül óvatos visszleszámítolási politikája folytán. A Banque de France köré csoportosuló nagybankok zömmel magánkereskedő és pénzváltó üzletekből emelkedtek ki, vagy svájci eredetű, zömmel protestáns bankházak voltak. A hagyományos francia bankrendszer 1810-ben egészült ki egy új intézménnyel, a Frankfurtból áttelepülő J. Rothschild bankházával. A Rothschild-ház már az 1810-es évek végére uralkodó szerephez jutott a francia pénzpiacon. A rövid lejáratú váltóhitelek nyújtása, értékpapírok árusítása, államkölcsönök kibocsátása hamarosan igen nagy jövedelemhez és ezzel együtt növekvő pénzügyi hatalomhoz juttatta. A nagybankok hamarosan elkezdték a kis takarékbetétek összegyűjtését és tőkévé alakítását is. Az 1820—1830-as évekre a néhány vezető nagybank — mindössze 20-25 család — korábban elképzelhetetlen pénzügyi forrásokra és ennek megfelelő befolyásra tett szert.

A korai bankhálózat azonban, bármennyire fejlettnek számított is saját korában, alapvető strukturális gyengeségekkel küzdött, s ez a későbbiek folyamán egyre világosabbá vált. Üzletileg a kis kockázatot jelentő kölcsönüzletre orientálódtak, ami messzemenően biztosította a bankok likviditását. Az 1840-es évektől már a hosszú lejáratú beruházások, államkölcsönök, mi több, vasúti beruházások is a tevékenységi körükbe kerültek, de ez tőkeerejüknek még csekély részét kötötte csupán le. A bankoligarchia befolyása és hatalma a gazdaság növekvő tőkeigényével együtt gyarapodott. A korai reformjavaslatok, amelyek — mint például Jacques Laffitte-é — már 1837-ben a bankhálózat modernizálására és a saját tőkeállománynak idegen tőkével történő kiegészítésére irányultak, eleinte még nem sok sikerre vezettek. Annál is kevésbé, mert tapasztalatok híján a hagyományos út elhagyása válság vagy recesszió esetén könnyen döntötte pénzügyi katasztrófába a likviditására nem elég éberen vigyázó bankokat.

A nagybankok szerepe a vasútépítés 1840-es évekre eső kezdeteinél már-már új korszak jelének volt tekinthető. Hatalmas, hosszú lejáratú beruházásaik, a korábbinál bizonytalanabb biztosítékokkal már új üzleti politikára utaltak. A bankrendszer azonban még nem épült országos hálózattá, hiszen a vidéki pénzintézetek változatlanul csak helyi alapon dolgoztak és nem lépték túl a hitelezés hagyományos, zömmel a földbirtokhoz vagy a kereskedelemhez kapcsolódó kereteit. Lyon, amely az ország második pénzügyi centruma volt, még mindig 8-15-ször kevesebb tőkével rendelkezett, mint Párizs. Míg a párizsi nagybankok 3-4%, a vidékiek nem egyszer 10% leszámítolással dolgoztak. A mezőgazdasági hitelellátás is rendkívül gyenge és bizonytalan alapokon nyugodott. Az 1848-as forradalmat követően, gyakori bukásokkal és csődperekkel küszködve, a francia bankrendszer még távolról sem biztosította azt a hatalmas tőkeszükségletet, amelyet a vasútkorszak kibontakozása igényelt. Államkölcsönök, kereskedelmi hitelek, leszámítolási üzlet- és tőzsdespekuláció — amint az Balzac világából oly érzékletesen kirajzolódik — alapozta meg a bankok szerepét a kor gazdasági vállalkozásainak forgótőke-ellátásában. A hitelkeretek azonban mindinkább elégtelennek, a hitelfeltételek egyre anakronisztikusabbnak bizonyultak. Az 1840-es évek elején már próbálkoztak a nagyobb tőkeerejű korlátolt felelősségű bankok létrehozásával, de részvénytársaságok alapításához már kormányhozzájárulásra volt szükség.

Párizs az 1820—1830-as években már Európa egyik legfontosabb pénzpiacává vált. A kontinens más országaiban még csak kibontakozóban volt a bankhálózat és a hitelrendszer, s a tőkefelhalmozás alacsony volt, amikor Párizs már úgyszólván korlátlan hitellehetőségekkel, kimeríthetetlen tőkeforrásokkal rendelkezett. A tőkebőség azonban hamarosan viszonylagosnak bizonyult, amint a gazdaság tőkeigénye meghaladta a kora kapitalista kereskedő- és agrártársadalom szükségletét. Az újabb, jóval nagyobb igények jelentkezésekor a hagyományos párizsi bankrendszer intézményes keretei már elavultnak bizonyultak.

A vasút tőkeszükségletének biztosítása az ipari forradalom közel fél évszázados felhalmozási előzményei ellenére még Angliában sem ment könnyen. Még nehezebben volt ez megoldható Franciaországban. A leggazdagabb hagyományos magánbankárok sem rendelkeztek a vasút finanszírozásához elegendő tőkével.

Míg a 18. század végén, 19. század elején kisebb társulásokkal, korlátolt felelősségű társaságok létrehozásával biztosítani lehetett az optimális kiinduló tőkét, most, amikor az induló tőke nagysága lényegesen megnőtt, más megoldást kellett keresni. Ha lappangott volna is az országban a befektetéshez szükséges tőke, vajon milyen eszközökkel lehetett volna ezt összegyűjteni és a szükséges helyre csatornázni? A hagyományos befektetési, kölcsönzési formák ehhez aligha bizonyultak elégségesnek. Meg kellett találni a közlekedési utakat, „a potenciális megtakarítások és a tényleges befektetések között”.* Ez nem csupán a bankrendszer kiterjesztését, a bankoknál felhalmozott tőke tekintélyes gyarapítását követelte, hiszen a hagyományos intézmények és működési elvek lehetetlenné tették, hogy a bankok túllépjenek a „szerény pénzközvetítő” szerepén, és esetleg bizonytalan kimenetelű, hosszú lejáratú befektetésekkel kockáztassák pénzügyi likviditásukat. A hagyományos angol banktevékenység, amely a megtakarítók és a hitelfelvevők közötti közvetítést végezte, továbbá ellátta a fizetési eszköz teremtésének funkcióját, és inkább a forgó-, mint az állótőkét biztosította, többé már nem volt elegendő. Hogy a régi banktevékenység rövid lejáratú hitelezésével alkalmatlan az új igények kielégítésére, már a 19. század húszas éveiben is felmerült. Az az időbeli és technológiai különbség, amely az angol és a kontinentális ipari forradalom között fennállt, a tőkeigény esetében úgy realizálódott, hogy a hagyományos hitelezési formák, amelyek Angliában elégségeseknek bizonyultak, itt már nem voltak megfelelőek. Nyilván nem csupán arról volt szó, hogy Angliában a tőkefelhalmozás színvonala oly magas volt, hogy az iparosodás az önfinanszírozás útján — ez Gerschenkron ismert tézise — vagy kisebb bankhitelek segítségével is lehetséges volt, szemben a kontinens gyengébb indulótőke-felhalmozásával. Az a körülmény is erőteljesen közrejátszott, hogy a textilipar állótőkebefektetés-igénye Angliában viszonylag korlátozottabb volt,* tehát az induló tőke iránti kereslet a tőkepiacon kisebb volt, mint olyan kontinentális országokban, melyekben az iparosítás már más technológiai korszakban, a vasipar és vasútépítés jóval hatalmasabb tőkeigényével jelentkezett. A kereslet és kínálat közötti feszültség sokkal nagyobb volt, semhogy hagyományos módon át lehetett volna hidalni. Olyan új bankokra volt szükség, amelyek bizonyos értelemben magukra vállalták az újító vállalkozó szerepét. Történetileg — mint látni fogjuk — két belga bank, a Société Générale, majd a Banque de Belgique játszott az 1830-as évektől úttörő szerepet az új üzlettípus kifejlesztésében, beruházások finanszírozásában, ipari vállalatok hosszú lejáratú hitelellátásában.

---

* Hicks, J.: Capital and Growth. London, 1965. 29.

A nagyobb ipari vállalatok egyik nehézsége abból származott, hogy készpénzállományuk csekély volt, mindig a likviditás határán álltak és forgótőkehiányban szenvedtek, amely a hagyományos önfinanszírozást mindinkább elégtelenné tette, és külső források — kölcsönök, beruházások — igénybevételét követelte.

Az új típusú beruházási bank jelentősége abban rejlett, hogy az ipar számára is biztosított tőkét, a tőkepiac addig ismeretlen mértékű kibővítésével. Hatalmas pénzösszegeket tudtak tőkévé változtatni, és kis pénzzel rendelkező emberek ezreit tették érdekeltté részvények útján a vállalkozásokban. Az ipari hitel, amelyet a régi bankok kockázatosnak tartottak, és ezért vagy egyáltalán nem, vagy csak korlátozott mértékben bocsátottak ki, most a pénzintézetek tevékenységének középpontjába került.

Különösen nagy szerepet töltöttek be ezek a beruházási bankok azokban az országokban, amelyekben a beruházási lehetőségek és a tőkefelhalmozás szintje között jelentősebb ellentmondás feszült. A régi bankári tevékenység ugyan jórészt továbbra is megmaradt, hiszen a bankok folytatták régi kereskedelmi hitelezéseiket, gyűjtötték a betéteket, de új vonás volt, hogy társaságokat alapítottak, azokban érdekeltséget vállaltak és hosszú lejáratú kölcsönöket folyósítottak. Az 1840-es években a bankok közreműködtek ugyan a vasúti részvénytársaságok tőkéjének biztosításában (ha azok megfelelően szolidaknak látszottak), de közvetlen részvételre vagy kölcsönnyújtásra általában nem vállalkoztak. Az új bankok viszont nemcsak megtették ezt, de még a leggazdagabb magánbanknál is nagyobb tőkét mozgósítottak a részvénykibocsátások útján. A Crédit Mobilier tulajdonosa azért is nevezte így bankját, mert a tőkemozgósítást tartotta döntőnek a megfelelő beruházások céljára. Az új típusú banktevékenység tehát gyökeresen szemben állt a régi bankhagyományokkal. Az is biztos, hogy az új vállalkozás vonzotta a kalandor és spekuláns elemeket, s ezek valóban felbukkantak az új vállalkozások körül, recesszió esetén tömeges csődöt idézve elő.

---

* Bairoch 1964-es munkájában (58. oldal) közöl számos jó számítást a textilipar kezdeteinek viszonylag alacsony állótőkeigényére.

A kockázat vitathatatlanul megnőtt. A bankok tőkéjük aránytalanul nagy hányadát nem könnyen likvidálható hosszú lejáratú beruházásokba fektették. A Crédit Mobilier azonban rákényszerítette a hagyományos bankokat — mindenekelőtt a Rothschildokat —, hogy felvegyék vele a versenyt és maguk is az ipari és más beruházások kezdeményezőivé, támogatóivá váljanak. Az 1852-ben alapított Crédit Mobilier természetesen nem demokratizálta a tőkét, ahogyan azt hangzatosan hirdette. Igaz, 240 ezer darab 250 frankos részvényt bocsátott ki, de közgyűlésén csak az vehetett részt, aki legalább 200 részvénnyel rendelkezett. A gazdasági élet felélénkülésében azonban aktívan részt vett. Egy időben a párizsi tőzsdén kibocsátott kötvények egyharmada fordult meg e bankban. A párizsi gázvilágítás, az omnibuszvonalak kiépítése, számos vasútvonal, kikötő, közmű stb. finanszírozásában is aktívan részt vett. Külföldi tevékenysége — részben a példája nyomán alakult hasonló jellegű bankok támogatásával, s még inkább az európai kontinens vasútépítésének előmozdításával — ugyancsak jelentős volt. Ha korábban angol tőke bábáskodott a francia ipar és vasútépítés körül, most a francia tőke jelent meg a német, osztrák, olasz és spanyol vállalkozásoknál. Bár az új, Crédit Mobilier-típusú bankok Franciaországban váltak uralkodóvá, később — mint majd visszatérünk rá — mégis inkább Németországban lettek egyértelműen sikeresek. Franciaországban, átmeneti fellendülés és néhány látványos bukás — beleértve magát a Crédit Mobilier-t is — után a kisemberek inkább a kockázatmentes, fix kamatozású kormánykötvényeket részesítették előnyben a kockázatos ipari részvényekkel szemben. Másrészt, mivel az iparban a részvénytársaságok nem túlságosan gyorsan terjedtek, a családi vállalkozások továbbra is inkább a profit újrabefektetését, semmint hosszú lejáratú hitelek felvételét preferálták. A Crédit Mobilier tehát végül is nem adott olyan tartós lendületet a gazdasági életnek, amint azt az 1850-es években remélték. Az ipari forradalom megindulásához és áttöréséhez, a vasúthálózat kiépítéséhez és Párizs átépítéséhez azonban érdemben járult hozzá. A Crédit Mobilier, nem utolsósorban, újítás volt abból a szempontból is, hogy a hitelüzletek körét lényegesen kiterjesztette a nagyburzsoázia felső rétegéről a középburzsoázia, sőt mi több, a kispolgárság körére is.

J. Bouvier joggal tekinti az 1850-es éveket fordulópontnak a francia bankok történetében. Ezt követően került ugyanis sor három fontos bank — a Crédit Industrial Commercial, a Société Générale és a Crédit Lyonnais — megalapítására. A fordulat bekövetkezte után a régi típusú banktevékenységgel együtt a régi magánbankházak is vereséget szenvedtek. 1863-tól hivatalosan is engedélyezték részvénytársaságok alapítását. R. Cameron is úgy véli, hogy a Crédit Mobilier forradalmat hozott a banktechnikában. „További fejlemények konszolidálhatták, mérsékelhették a forradalom vívmányát, de vissza már nem csinálhatták."* A leginkább megerősödött, új banktípus a letéti bankház volt, amely a betétek országos összegyűjtéséből saját tőkéjét többszörösen meghaladó tőkét mobilizált a gazdasági életben. Az 1863-ban alapított Crédit Lyonnais ezt a banktípust testesítette meg, és alapításától fogva a helyi selyemiparral, később más iparágakkal is szoros kapcsolatban állt. A kezdeményezés és vállalkozás azonban még nem vált természetessé. A bank neves igazgatója szerint az iparvállalatok, még a megalapozottak és a legjobban vezetettek is, olyan kockázatot rejtenek magukban, amely összeegyeztethetetlen azzal a biztonsággal, mellyel a letéti bankok tőkéje kezelendő. Ennek ellenére a Crédit Lyonnais jelentőségét mi sem jellemzi jobban, mint hogy a bank által nyilvántartott számlák száma 29 751-ről (1877) 229 059-re (1897), majd 693 288-ra (1914) emelkedett. A három nagy bank megkezdte az egész országot átfogó fiókhálózat kiépítését. 1870-ben 64, 1890-ben 258, 1912-ben pedig már 1519 fiókkal az ország szinte minden nagyobb helységében jelen voltak. A rövid, közép- és hosszú lejáratú hitelek széles variációját, a viszonylag erős pénzkínálatot ellensúlyozta a legnagyobb bankok monopolhelyzete, amely a kamatlábat állandóvá tette és a konkurenciát kizárta. A francia banktörténet legjobb szakértői három eltérő üzleti politika kialakulását és érvényesülését különböztetik meg. A kereskedelmi érdeklődésű banktevékenységet, amely nem terjedt túl a francia piac határain; az erőteljesen a nemzetközi pénzpiacra (Banque de l'Union Parisienne) és államkölcsönök kibocsátására specializált üzletpolitikát, és végül a letéti bank hagyományos funkcióit a tőkeexporttal, az új típusú hitelműveletekkel, ipari és egyéb vállalatokkal való együttműködéssel kiegészítő üzletpolitikát.**

A bank és a hitel végül is funkcionálisan kapcsolódott a gazdasági fejlődéshez. A hitelélet struktúrája és volumene egyrészt kifejezte a gazdasági fejlettség szintjét, másrészt formálta is azt, hiszen a megfelelő hitelrendszer felgyorsíthatta a tőkefelhalmozást, hiánya pedig nemegyszer gátolta a gazdasági fejlődést.

---

* Cameron, R.—Crisp, O.—Patrick, H. I.—Tilly, R. (ed.): Banking in the Early Stages of Industrialization. A Study in Comparative Economic History. London, 1967.

** Rowley, 1982. 156.

A betétállomány a francia bankokban eleinte lassabban — 1875 és 1894 között 550 millió frankról 1600 millió frankra — emelkedett, majd a következő 17 évben gyorsan növekedett (1600 millióról 5681 millióra). A likvidmegtakarítás aránya 1913-ban (bankjegy, bankbetét, folyószámla) a nemzeti jövedelem 65%-ával volt egyenlő. Végső soron a francia bankok tőkeállománya 1910-ben már közel 25 milliárd frankra rúgott. A francia hitelélet kétségtelenül legfontosabb sajátossága azonban a külföldi kihelyezések igen magas aránya volt.

*A kibocsátott kötvények értéke**
évi átlagban

Időszak	Millió
1892—1895	152
1896—1900	447
1901—1905	331
1906—1910	584
1911—1913	987

Valamennyi, a kérdéssel foglalkozó szerző nagyrészt egybehangzóan arra a következtetésre jutott, hogy az 1860-as évektől a nagy mennyiségű tőkekiáramlás egyik oka a kamatlábkülönbség volt, amely a belső piacon alacsonyabb jövedelmet hozott, mint nemzetközi befektetések esetén. R. Girault szerint sajátos érdekközösség jött létre a francia nagybankok, a kisjáradékosok és a hiteligénylő külföldi államok között.**

Lévy-Leboyer számításai szerint*** a francia tőkekivitel aránya erősen elmaradt az angol mögött, hiszen ez utóbbi a háború előtt a nemzeti megtakarítások 40%-át vette igénybe, míg az előbbi annak legfeljebb 20-25%-át tette csupán ki. Aligha lehet azonban vitás, hogy a nemzetközi kölcsönök kibocsátása a francia bankok tevékenységének egyik fő tényezőjévé vált. A francia bankok és kisjáradékosok tulajdonában levő külföldi, főleg (73%-ban) államkölcsönkötvények a francia nemzeti vagyon 10-15%-a körül mozogtak.

---

* Bouvier, J.: Crédit et développement industriel en France. Leningrád, 1970. 11.

** Girault, R.: Place et rôle des échanges extérieurs. In: Braudel—Labrousse (ed.), IV. 1979. 228.

*** Lévy-Leboyer, M. (ed.): La position internationale de la France XIX^e—XX^e siècle. Paris, 1977. 94.

„Összeomlunk a kihasználatlan tőke súlya alatt, nem tudjuk, mit kezdjünk vele" — fogalmazták meg a Crédit Lyonnais-ben.* A nagy tőkebőség azonban egyáltalán nem éreztette hatását a gazdasági élet fejlődésében. Mi több, úgy tűnt, hogy a bankok elfordulása a hazai ipartól — a francia bankok, ami az iparral való kapcsolatukat illeti, mintha a német és az angol hitelintézetek között foglaltak volna helyet — a Második Császárság „Sturm und Drang" periódusát az 1870—1880-as évektől visszafogta.

Megtorpanás az 1870-es évektől és új fellendülés; az új iparágak

F. Crouzet, M. Lévy-Leboyer, vagy T. Markovitch** számításai, bár eltérnek egymástól, egyaránt az ipari termelés növekedésének lefékeződését tükrözik a 19. század hetvenes éveitől. A stagnálás a népesség növekedésében is megfigyelhető. Franciaország népességének fejlődése a 19. században nem volt túl gyors, az 1870 és 1913 közötti mindössze 10%-os növekedést pedig kirívóan, sőt Európában egyedülállóan alacsonynak tarthatjuk. E jelenség okai között hadd utaljunk a mezőgazdasági szektor sajátos szerepére. A feudális nagybirtokrendszer forradalmi felszámolásával a francia mezőgazdaság kisparaszti jellegűvé vált. A paraszti földek a demokratikus, egyenlő örökösödési rendszer következtében felaprózódtak. Az örökösödési rendszer egyfelől megakadályozta, vagy lelassította a mezőgazdasági lakosság kiáramlását az iparba, másfelől fontos tényezőjévé vált a falu általában alacsony népszaporulatának. Tény, hogy az 1870-es években még évenként 100 000-re tehető a népszaporulat, s ez előbb 50 000, majd a háború előtt 25 000 főre esik vissza. A születések száma, változatlan házasodási ráták mellett, $25^0/_{00}$-ről $19^0/_{00}$-re esett és már alig haladta meg a lecsökkent halálozási arányszámokat. Egyoldalú lenne azonban a népesség csökkenését a föld öröklődési rendjéből levezetni. Ebben nyilván számos társadalmi és pszichológiai tényező együttes hatása játszott közre, a 19. század felemás forradalmaitól kezdve egészen a francia—porosz háborúban elszenvedett vereségig és Elzász elvesztéséig.

A lelassulás gazdasági trendje azonban távolról sem volt azonos a népesség növekedési trendjével és inkább csak egy viszonylag hosszú megtorpanásra utal, amelyet a háború előtti negyedszázadban ismét gyorsabb növekedés váltott fel. Ezek az adatok, mivel a még virágzó hatvanas éveket nem különítik el, valamelyest csökkentik a század végén bekövetkező visszaesést, mégis alkalmasak a lelassulás tendenciájának bemutatására. Mindenekelőtt az ipari forradalom hagyományos iparágai lassultak le.

---

* Bouvier, J.: A propos des approches micro- et macroéconomiques des exportations de capitaux avant 1910. In: Lévy-Leboyer (ed.): La position 1977.

** Crouzet, F.: Essai de construction d'un indice annuel de la production industrielle française au XIX^e siècle. Annales, É. S. C. 25/1., 1970.; Lévy-Leboyer, 1968.; Markovitch, T. J.: L'industrie française de 1789 à 1964 Paris, 1966.

*A francia gazdasági fejlődés átlagos évi üteme**
%-ban

	1823—1826— 1857—1861	1857—1861— 1889—1893	1889—1893— 1909—1913
Lakosság	0,5	0,2	0,2
Nemzeti termék			
M. Lévy-Leboyer	1,7	0,9	1,8
J. Toutain	1,8	1,2	1,5
Mezőgazdasági termelés			
M. Lévy-Leboyer	1,6	0,4	1,0
J. Toutain	1,1	0,3	0,8
Ipari termelés			
F. Crouzet	1,7—3,8	1,5—2,3	2,1—3,0
M. Lévy-Leboyer	2,8	2,4	3,3
T. Markovitch	2,4	1,8	1,9

Már ebből a táblázatból is kiderül, hogy a lelassulás nem egyértelmű, hiszen a vas- és acélipar utolsó 20 esztendeje éppen az acélipar gyökeres megújulása miatt nagyobb fejlődési ütemet ért el, mint bármikor korábban. Aligha tehet-

*A francia ipar fejlődése***

Időszak	Vas és acél	Széntermelés	Pamutipar
	évi növekedése %-ban		
1830—1860	4,26	4,94	4,63
1860—1892	2,58	3,24	1,52
1892—1913	4,61	2,04	1,52

---

* Lévy-Leboyer, 1968.; 796 kk. Markovitch, 1966.; 214. Toutain, 1961. Crouzet két számítási változata közül az alacsonyabb nem tartalmazza a lassan fejlődő textilipart. Crouzet, 1970. 91.

** Lévy-Leboyer, 1968. 800.

nénk magunkévá olyan felfogást, amely túlhangsúlyozza Franciaország elmaradását. Noha a népesség fejlődése és a mezőgazdaság növekedése kétségtelenül erre utal is, az ipar fejlődése nem támasztja alá ezt a képet. Annál is kevésbé, mivel a lelassuló iparágak mellett az új iparágak lendületesen fejlődtek. A villamossági ipar évi 14%-os növekedése, a hidroelektromos energia és a robbanómotor elterjedése az ipari fellendülés új tényezőjévé vált. Mindehhez még hozzáadhatjuk azt a 750 000 lóerőt, amelyet a századforduló után épült vízi erőművek állítottak elő. A francia ipar technikai fejlődése tehát jelentős, s ez nincs összhangban a növekedés tartós lefékeződésének tézisével. Talán inkább arról beszélhetnénk, hogy a francia ipar a 19. század folyamán erősen kisipari jellegű maradt, és csak a 20. század elején indult meg erősebb koncentrációs folyamata. Kétségtelen, hogy az 1896-os felmérés 575 000 ipari vállalkozást tartott számon, melyek közül 400 000 csupán egy vagy két munkással, további 80 000 pedig három vagy négy munkással dolgozott.

*A francia iparban alkalmazott erőgépek teljesítőképessége**

Év	Lóerő
1840	34 000
1860	178 000
1880	544 000
1900	1 791 000
1910	2 913 000
1913	3 559 000

Az egy üzemre jutó gépi lóerő (ez esetben a kis-, kézi munkán alapuló üzemeket már nem vették számításba) 1850 és 1890 között 10-ről 20 HP-re emelkedett, 1890 és 1913 között pedig 20-ról 31 HP-re. Az üzemek nagyobb állótőke-ellátottsága nyilván kapcsolatban állt azzal a szerkezeti változással, amely a fogyasztási iparágak rovására és a beruházási javak előnyére végbement.

A beruházási javak termelésének előtérbe kerülése természetesen általános európai tendencia volt. F. Caron és M. Lévy-Leboyer beruházási indexe a francia ipari beruházások egyértelmű növekedését tanúsítják. Ezek szerint,

---

* Clapham, J. H.: The Economic Development of France and Germany, 1815—1914. Cambridge, 1963. 240.

*A francia ipar megoszlása**

Időszak	Fogyasztási javak	Beruházási javak
	évi átlagos növekedése %-ban	
1865—1874	2,0	0,9
1875—1884	1,6	1,6
1885—1894	1,8	1,2
1895—1904	1,2	3,0
1905—1913	1,9	2,0

ha 1908—1912 között az ipari beruházások szintjét 100-nak tekintjük, akkor az 1850-es években ez a szint csupán 20-on állt, és az 1860-as évek végén is csak 30 körül mozgott. A beruházások 1850—1854 és 1865—1869 között évente átlagosan 2,6%-kal nőttek, 1865—1869 és 1880—1884 között 3,3%-kal, majd ehhez képest az 1880-as évek végén és az 1890-es évek elején csak lassabban, 2,4%-kal. Ezt követően, 1890—1894-től ismét felgyorsult a beruházási tevékenység, hiszen 1900—1904 és 1910—1913 között 3,7, 1905—1909 és 1910—1913 között pedig már 5,2%-ot tett ki.

Más számítások is mutatják a háború előtti utolsó negyedszázad beruházási konjunktúráját, és annak eltéréseit az egyes iparágakban. A kohászat, a vasfeldolgozó és vegyészeti iparágak fejlődése évente 6-7% között mozgott a

*A francia ipar fejlődése***
1913=100

Iparág	1880—1913 %-ban	1913=100 1880-ban
Bányászat	2,5	44
Kohászat	3,1	36
Vasfeldolgozás	3,0	37
Vegyészet	5,1	19
Élelem	1,9	52
Textil	1,2	67
Gépipar	5,7	16

---

* Crouzet, 1970. 85—90.

** Caron, F.: Histoire économique de la France XIX^e—XX^e siècles. Paris, 1981. 125.

háború előtti utolsó ciklus idején, a gépiparé pedig elérte a 18%-ot is. Az importált gépek értéke megháromszorozódott. Az ipari beruházások a századfordulón a tőkefelhalmozás 30%-a körül mozogtak.

A francia ipar ugyanakkor — a némettől eltérően — a három, legfontosabb technikai újításokat hozó, új iparág — a vas- és gépipar, a vegyészet és az elektromosipar — közül csupán az elsőben, az acéltermelésben és az autógyártásban ért el érdemleges új eredményeket. A francia acélipar azonban ennek ellenére sem tartott lépést a németteI. (Németország a háború előtt már négyszer annyi acélt termelt, mint francia versenytársa.) A vegyipar vagy az elektromosipar esetében még erről sem beszélhetünk. Ezek az új iparágak Franciaországban nem váltak olyan dinamikussá, hogy a francia ipari struktúrát átalakíthatták és húzó iparággá válhattak volna. Franciaországban jórészt hiányzott, vagy csak kisebb mértékben volt jelen a Németországban meghatározó technikai tudás, és más lényeges adottságok (részben nyersanyagok), melyek a korszak új ipari haladását előmozdíthatták. Ilyen körülmények között bizonyos luxuskozmetikai iparon kívül, melyben természetesen Párizs vezette a világot, a francia vegyipar messze elmaradt konkurensei mögött. A szódagyártásban a Solvay-eljárás gyorsan kiszorította a Leblanc-módszert, és a termelés 73 000 t-ról (1878) 513 000 t-ra (1913) növekedett. A szulfáttermelés is megnégyszereződött. Ezen túl azonban alig épültek ki modernebb termelési folyamatok. A szervetlen kémiai ipar különösen gyenge maradt és a szükségletet főleg import útján elégítette ki. Hazai gyógyszeripar hiányában a gyógyszerpiacot német és svájci gyárak uralták. Nem kétséges, hogy a francia ipar kisüzemeken alapuló struktúrája sem segíthette a hagyományos vagy luxuscikkeket gyártó vegyipar modern nagyiparrá alakulását, hiszen ehhez jórészt hiányoztak a nagy, tőkeerős konszernek. Mi sem jellemzi jobban a francia vegyészeti ipar tőkegyengeségét, mint az a tény, hogy a 40 legnagyobb vegyészeti gyár tőkeereje összesen 600 millió frank körül mozgott. A festékgyártás, amely mind a német, mind a svájci iparnak oly erős lökést adott, Franciaországban teljesen hiányzott. A francia gyáraknál ritkaságszámba ment a német üzemekben már természetesnek tekintett kutatólaboratórium és kutatógárda. Az 1880-as évekig Franciaországban nem is folyt egyetemi kémikusképzés.

Az elektromosság felhasználására viszont a szénhiány eleve ösztönzést adott. Franciaországban — különösen az alpesi vidékeken — régi hagyománya volt a vízi energia kihasználásának. Az új technika elterjedését újabb találmányok is segítették. A vízi erőművek kapacitása a századforduló után több mint megháromszorozódott (150 000 kW-ról 500 000 kW-ra). A villamosenergia-termelés 340 millió kW óráról 1800 millió kWó-ra emelkedett. A villamos energia legnagyobb részét a városi fogyasztás céljaira használták fel. Az ipari alkalmazás lassan terjedt. A századforduló körül a villamos gépek teljesítőképessége a gőzgépek kapacitásának mindössze 7%-ával volt egyenértékű, a háború előtt viszont már annak 22%-át tette ki. A villamos erőművek építésére mintegy

1 milliárd frankot fordítottak, s ezzel a villamosipar a legtőkeigényesebb iparágak közé tartozott. A francia villamosenergia-termelés nagyjából azonos volt az olasszal, nem sokkal maradt el az angol mögött (33%), viszont egynegyedét sem tette ki a német termelésnek.*

Franciaország egyetlen vidékén, Grenoble környékén hozott érdemleges változást a villamosság. Az alpesi vízi erőművek bázisán épült ki az elektrokohászat, melyhez Héroult és Badin találmányai is hozzájárultak, s ezek az erőművek indították útjára az alumíniumkohászatot is (Franciaország a világ alumíniumtermelésének 16%-át állította elő).

Az elektromos kohászat mellett az elektrokémia első eredményei is megszülettek. A villamosság felhasználása azonban nagyobb léptekkel haladt előre a közlekedésben, mint az iparban. Villamos vasútvonalak, városi villamosjáratok és a párizsi földalatti kiépítése (1903) utaltak arra, hogy az elektrotechnikai ipar vívmányai is viszonylag korán megjelentek. Meglepő viszont, hogy menynyire csekély volt ebben a hazai ipar szerepe. (A francia elektrotechnikai iparba beruházott tőke a németnek egyharmadát tette csupán ki.)

A századforduló modern iparágai közül Franciaország csak egyetlenegyben játszott úttörő szerepet, az autógyártásban. A modern autóipart megalapozó találmányok közül ugyan egyetlenegy sem fűződött francia feltaláló nevéhez, néhány gépgyár mégis korán hasznosította a két német mérnök, Otto és Benz találmányát. Milward és Saul három tényezővel magyarázza a francia autóipar gyors sikerét. Elsősorban a gép- és szerszámipar rendkívül nagy hagyományával, s nem utolsósorban a kerékpárgyártás elterjedtségével. (Peugeot eredetileg kerékpárt gyártott. P. Fridenson a Renault gyár történetéről írott munkájában külön is kiemeli a francia ipar ilyen hagyományait.**) Másik tényezőként az európai értelemben is kiemelkedő úthálózat hatását hangsúlyozzák. Végül pedig utalnak a francia piac sajátosságára, a luxus- és divatcikkek különösen gyors elterjedésére. (Az autó pedig luxus és divat is volt.)

Mindez kétségkívül hozzájárult, hogy Franciaország hamarosan Európa első számú autógyártójává vált. 1913-ban 45 000 gépkocsit gyártottak, melynek egynegyedét két nagy cég: a Peugeot és az 1891 óta Billancourt-ban működő Renault gyár állította elő.

A Renault gyár beruházott tőkéje a századforduló körül még csak 350 000 frank körül mozgott, 1913-ban azonban már megközelítette a 17 milliót. Az első években 179 autó hagyta el az üzemet, 1913-ban már 4481. S bár a francia autóipar messze állott az amerikai ipar technikai felszereltségétől és termelési módszereinek racionalizáltságától, mégis, gyártmányainak minősége, technikai kivitele, és nem utolsósorban formatervezése folytán a francia autóipar a második helyen állt a világon, és a francia autók keresettek voltak Európában. Az autókkal, de a hamarosan önmagukban is exportcikké vált autógumikkal a Clermont Fernand-ban alapított Michelin gyár szerzett hamarosan világhírnevet.

---

* A francia elektromos ipar fejlődésének összefoglalása: Caron, F.: La croissance industrielle. Secteurs et branches. In: Braudel—Labrousse (ed.), 1979. 298.; Caron, F.: La France des électriciens 1880—1980. Paris, 1986.

** Fridenson, P.: L'histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise 1898—1939. Paris, 1972. 19—40.

Autók, kozmetikai szerek, szappan, alumínium, selyem, műselyem, repülőmotor és több más gyártmány esetében Franciaország a legjobbak között volt. Mégis egyre világosabbá vált, hogy lemarad a vezető országok nagy versenyfutásában.

Az ipari termelés volumenét tekintve Franciaország még tartotta harmadik helyét, az egy főre jutó ipari termelésben azonban már csak ötödik volt Anglia, Németország, Svájc és Belgium mögött.

Az iparosítási lendület megtörése, a külkereskedelem gyengesége

Vajon mi vezetett az iparosítási lendület megtöréséhez? A gazdaságtörténeti irodalom sokféle választ megfogalmazott már erre a kérdésre.

D. Landes a vállalkozói magatartást hibáztatta, kiemelve, hogy a túlságosan individuális francia cégek nem tarthattak lépést versenytársaikkal a nagy konszernek és részvénytársaságok világában. Az új iparágak tőkeigényének és technológiai követelményének a régi típusú francia vállalatok nem tudtak eleget tenni. Bár több ezer nagy ipari részvénytársaság működött — ezt emeli ki Fohlen is —, néhány hagyományos ágazatban (például a textiliparban) mégis túlságosan nagy volt a családi vállalatok súlya, s ezek inkább az önállóság maximális fenntartására, semmint az egyéni tőkefelhalmozás lehetőségét esetleg meghaladó nagyvállalatok létrehozására törekedtek.

Míg Landes a francia vállalkozói szellem viszonylagos lassúságát a francia ipar vállalati struktúrájával hozza összefüggésbe, továbbá az önfinanszírozás túlságosan is nagy szerepét és a bankok ipari tevékenységének elégtelenségét hangoztatja, addig J. Saroyer inkább a társadalmi tényezőkre helyezi a hangsúlyt a francia burzsoázia magatartásában.

Ezt a magyarázatot R. Cameron ugyan kétségbe vonja, s a francia technológia újításaira utalva elveti a konzervatív francia vállalkozóról kialakított képet. T. Kemp tovább is megy, s az egész kérdésfeltevést túlzottnak minősítve hangsúlyozza, hogy végül is a vállalkozó kora gazdaságának és társadalmának terméke és indokolatlan lenne a gazdaságot és társadalmat a vállalkozói magatartásból levezetni. A legújabb francia gazdaságtörténeti irodalom teljesen elveti a sommás ítélkezést és a vállalatok struktúrájának, finanszírozásának behatóbb vizsgálata alapján magát a francia „lemaradást" is viszonylagosnak ítéli, s ennek okát egyáltalán nem a vállalkozókban keresi. Mások a francia protekcionista gazdaságpolitikát hibáztatják, amely a Cobden—Chevalier-egyezmény érvényének rövid szakaszától eltekintve a francia ipart túlságosan védett helyzetbe hozta. Ezt az érvet azonban legfeljebb Angliával összehasonlítva lehetne elfogadni, de megalapozatlannak ítélhető, ha figyelembe vesszük, hogy Németországban sem uralkodott túlságosan hosszan a szabadverseny, sőt Németország lényeges szerepet játszott a védővám-politika megalapozásában és elterjesztésében.

P. Bairoch* kutatásaiban viszont ellentétes következtetésre jut, hiszen számításai szerint a védővámos szakasz végül is gyorsabb fejlődést biztosított Franciaországnak, mint a szabadverseny időszaka. Ám ez a nézet is vitatható, mivel az 1860-as évek lelassulását, majd a későbbi felgyorsulást kizárólag a külkereskedelmi politika függvényének tekinti. Kétségbevonhatatlannak tűnik viszont, hogy a lelassulás nem hozható összefüggésbe a védővámos politikára való áttéréssel.

Az elmaradás feltételezett okai között nagy súllyal szerepel a francia mezőgazdaság helyzete. A francia mezőgazdaság struktúrája, mint azt már bemutattuk, valóban nem sokat változott. 1882-ben 1,9 millió 1—6 hektár és közel 800 000 5—10 hektár közötti kisbirtokos a föld 25%-át birtokolhatta. Az 1908-as cenzus is 2,5 millióra teszi a 10 hektáron aluli birtokosok számát, majdnem azonos, 11,6 millió hektár földterületen. (Ez átlagosan 4,4 hektáros birtokterületet jelentett.) Mivel a mezőgazdaság a francia gazdaságnak mindvégig fontos szektora maradt (a mezőgazdaság népesség 1845-ben a foglalkoztatottak 50, de 1906-ban is 43%-át tette ki), a mezőgazdaság helyzete feltétlenül meghatározó volt a belső piac alakulásában is. A vásárlóerő, amely az 1870—1880-as években stagnált (az agrártermelés fejlődési üteme nem érte el az évi 1%-ot sem), nem növelte az ipari termelés belső piacát. A helyzetet rontotta az amerikai búza versenye következtében keletkező jövedelemkiesés. (Egyes számítások szerint az árak 37%-kal, a termelés 11%-kal, a jövedelmek pedig 20%-kal csökkentek.)** Más számítások az 1895—1904 közötti időszakban 17%-ra becsülték a termelés csökkenését. Bairoch szerint 2,5-3,5 milliárdra tehető az a vásárlóerő-kiesés, amely a mezőgazdaság stagnálásából következett. A nem eléggé termelékeny, kisparcellás mezőgazdaság túl sok munkaerőt kötött le, viszont nem volt alkalmas a terméshozamok emelésére. A parasztok jövedelemszintje általában a világpiac ármozgásától függött, bár a világpiaci versenyt magas vámokkal igyekeztek kiküszöbölni. A kisbirtokosok milliói megrekedtek a hagyományos technikánál, de a gépesítés a nagyüzemeknél is lassan haladt, hiszen nagy tömegben állt rendelkezésre az olcsó munkaerő (1,2 millió, esetleg töredék birtokkal rendelkező napszámos, és 1,8 millió mezőgazdasági cseléd). A több mint másfél millió, 50 hektárnál nagyobb birtokon 1862-ben még csak néhány ezer gépet számláltak össze. Számuk a századfordulóra ugyan 52 000-re emelkedett, de a cséplésen kívül más munkafolyamat még alig volt gépesítve. A századforduló után indult meg az aratás gépesítése. A műtrágya használata sem volt jelentős, s a hozamok alacsonyak maradtak. Egy egységnyi föld gabonatermése Hollandiában és Belgiumban kétszer akkora volt, mint Franciaországban, Németországban több, Angliában pedig közel 50%-kal voltak magasabbak a hozamok. A korábban virágzó bortermelést a filoxéra tette tönkre. Az 1820-as évek közepén 2,5 millió hektáron termeltek szőlőt és az átlagtermés 20-25 hektoliter között mozgott. A filoxéra a közel 80 millió hektolitert elért termést 25 millióra vetette vissza, majd közel másfél évtizeden át 40 millió hektoliteres szinten tartotta. Az 1880-as évek közepén bevezetett védővámok már javítottak a helyzeten, és a századforduló után az agrártermelés újból emelkedni kezdett. A mezőgazdaság két évtizedes stagnálása azonban rányomta bélyegét a francia gazdaság fejlődésére, mivel visszafogta a tőkefelhalmozást és kihatott az iparosításra is. A francia fejlődés sajátos megtorpanását mégsem magyarázhatjuk kizárólag vagy akár elsősorban ebből. Lényegesebb összefüggésre világít rá az ország gazdaságának nemzetközi kapcsolatrendszere. A. Broder a francia külkereskedelem kudarcáról beszél,* mivel Franciaország, sikeres kezdet után — amelynek során részesedése az európai kereskedelemben 15,9%-ról 19,2%-ra emelkedett — nem tudott helytállni az iparosodás európai elterjedése folytán kiéleződött versenyben, és pozícióját fokozatosan elvesztette. 1890-ben részesedése újból csak 15,3%-ot, majd 1913-ban már csupán 12,6%-ot tett ki Európa piacain.**

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 180.

** Caron, 1981. 115.

A francia export a 19. század hetvenes-nyolcvanas éveiig elég gyorsan fejlődött, 373 millió frankról 3457 millió frankra emelkedett, vagyis majdnem megtízszereződött. A francia külkereskedelemnek ez a rendkívül dinamikus szakasza — amely egybeesik azzal az időszakkal, amikor a francia tőke és technika (mindenekelőtt a vasútépítésben betöltött szerepével) fontos lökést adott Európa gazdasági fejlődésének — a francia áruk iránti keresletnövekedésre is utal. Már ebben a szakaszban is találkozhatunk azonban figyelmeztető jelekkel, amelyek a következő évtizedekben felerősödnek. A két legfontosabb exportcsoport: az iparcikkek, illetve a nyersanyagok és élelmiszerek exportnövekedése ugyanis nem volt egyforma. Franciaország ugyan a világ második ipari országa volt, de míg nyersanyag- és élelmiszer-kivitele — 1825—1834-hez képest — megtízszereződött, addig ipari exportja csak hat- és félszeresére növekedett. Az import viszont éppen az ellenkező tendenciát tükrözte. A francia exportban az élelmiszerek és nyersanyagok részesedése nem csökkent, hanem növekedett: 1827—1836-ban a kivitel egyharmadát sem tette ki, 1877—1886-ban már közel 40%-át érte el. 1830 körül a legfontosabb exportcikk a selyemszövet volt (30%), ezt követte a pamutszövet (19%) és a bor (12%). Az 1877—1886-os időszakban a gyapjúszövet állt az élen, ezután következett a bor, a pamutszövet és a kikészített bőr, 10-10%-os részesedéssel, majd a párizsi luxuscikkek.

---

* Broder, A.: Le commerce extérieur: l'échec de la conquête d'une position internationale. In: Braudel—Labrousse (ed.), 1976. 305.

** Bairoch, Commerce... 1976. 222.

A francia export legnagyobb része Európába irányult. Ebben a korszakban azonban a világ külkereskedelmének közel kétharmada Európában bonyolódott le, s az Európa-orientáltság csak annyiban hordozott veszélyeket, hogy a francia külkereskedelem kevéssé volt diverzifikált.

A századforduló körül Nagy-Britannia után Franciaország volt a világ második legnagyobb gyarmattartója. Már korábban is voltak Afrikában (Algír), Ázsiában (Indokína) és Óceániában gyarmatai, 1840 után pedig Észak-nyugat-Afrika hatalmas területei kerültek francia fennhatóság alá, és Ázsiában is kiterjesztette birodalmát. Ennek ellenére a francia külkereskedelemben a 19. század második felében a gyarmatok szerepe jelentéktelen volt: 1870 és 1890 között az export 6-7%-a, az import 5-6%-a származott a francia gyarmatok vagy protektorátusok területeiről.

A francia külkereskedelem nehézségei azonban nemcsak abból adódtak, hogy versenytársainál jóval kevésbé tudta kihasználni gyarmatait piacainak kibővítésére. Kedvezőtlen körülmény volt az is, hogy nehezen hódított meg új, Európán kívüli területeket árui számára. 1880-ban Franciaország külkereskedelmének 71%-a irányult Európába, és 1910-ben úgyszólván változatlanul 70% volt az arány. (Ugyanezen idő alatt Európa részesedése a német külkereskedelemben 91%-ról 74%-ra csökkent, de még olyan kontinentális birodalomban is, mint az Osztrák—Magyar Monarchia, jobban érezhető volt az új piacok előtérbe nyomulása.) Az európai külkereskedelem 1880-ban 96, 1910-ben 85%-ot tett ki.

M. Lévy-Leboyer számításai szerint a francia export 1835—1880 között megnégyszereződött, 1883 és 1913 között viszont csak megkétszereződött, s ezen belül voltak periódusok, amikor a kivitel stagnált. J. Toutain adatai szerint, tízéves bontásban egyértelműen kirajzolódik a hetvenes évek közepétől bekövetkező lelassulás:

*Franciaország exportnövekedése**

Időszak	%
1835—1844	3,37
1845—1854	5,41
1855—1864	7,22
1865—1874	5,57
1875—1884	1,67
1885—1894	1,60
1895—1904	2,01

P. Bairoch a francia export növekedését 1860 és 1910 között évi 2,7%-ra becsüli, ami valamivel elmarad az európai átlagtól és egyértelműen bizonyítja, hogy a külkereskedelem nem tekinthető a francia növekedés különösen dinamikus ágának.**

Mi volt az oka a francia külkereskedelem relatív sikertelenségének? Több szerző — úgy véljük, joggal — hangsúlyozza, hogy Franciaország nem volt kellően felkészülve a kereskedelem nemzetközi kiterjesztésére, és amikor ennek igénye égetően felmerült, viszonylag lassan tudott csak alkalmazkodni a világpiacon kialakult új helyzethez. Ehhez hozzájárult, hogy bár Franciaország tengeri hatalom is volt, nagy hajózási hagyományokkal, hosszú földközi-tengeri és atlanti-óceáni partszakasszal, tengeren túli gyarmatokkal, meglepően gyenge tengeri flottával rendelkezett. 1913-ban 1,5 millió t hajóűrtartalommal csak a hatodik helyen állt a világ vezető országai között és már Németország flottája is négyszer nagyobb volt. Tekintettel arra, hogy 1875 után a francia flotta csak 500 000 t-val növekedett és 1913-ban még a hajópark több mint egynegyede vitorlásokból állt, látható, hogy mennyire hiányzott a nemzetközi kereskedelembe való aktív bekapcsolódásra törekvés. A legnagyobb francia kikötő, Marseille, Liverpool, Hamburg, Antwerpen és Rotterdam után csak ötödik volt Európában. A francia külkereskedelem azonban nemcsak földrajzi értelemben nem igazodott az új feltételekhez, de szerkezete sem követte a századforduló nagy átalakulását, s így az új technikán alapuló, erősen bővülő piaccal rendelkező iparágakban Franciaország sohasem vált igazán exportképessé.

---

* Toutain, J. C.: Les structures de commerce extérieur de la France, 1789—1970. In: Lévy-Leboyer (ed.), 1977. 61.

** Bairoch, P.: La place de la France sur les marchés internationaux. In: Lévy-Leboyer (ed.), 1977. 40.

A francia ipari exportot a hagyományos ágazatok uralták, amelyek a 19. század közepén még előnyben lehettek a külföldi piacokon, de mivel más országok iparosításában is elsőbbséget élveztek, előnyüket mindinkább elveszítették.

Más, iparosodásban élenjáró országokhoz hasonlóan, a francia exportban, és különösen az ipari exportban, a textiláruk domináltak, s ezeknek aránya még 1913-ban is 34%-ot tett ki. A játékok, luxuscikkek és egyéb, sem technikai, sem keresleti szempontból nem domináns ágazatok az ipari export mintegy 20%-át képviselték. Egyedül a vegyipari, gépipari és üvegáruk 10%-os részesedése, valamint a gépkocsi exportja tekinthető az új követelményekhez való alkalmazkodásnak. De míg Franciaország erős volt a készruházati exportban, a selymek, ékszeráruk és bizsuk kivitelében, sehol sem állt a szerszámgépek, mezőgazdasági gépek és elektromos berendezések exportjában. A francia kivitelben továbbra is jelentős maradt a mezőgazdaság részesedése is.

A francia kereskedelmi kamarák a háború előtt konferenciát hívtak össze, hogy megvitassák Franciaország növekvő lemaradásának okát a külső piacokért folyó versenyben. Az okok, amelyeket ekkor feltártak, maguk is érdemlegesek. Az export-„agresszivitás" hiányát, a nem eléggé szervezett külkereskedelmi munkát, a belső piac gyengeségét, a bankok elégtelen exporthitelezését hangsúlyozták.*

Tekintettel arra, hogy Franciaország szénben és más lényeges nyersanyagokban hiányt szenvedett, importját távolról sem tudta olyan mértékben korlátozni, hogy az exportnövekedés elégtelenségét ellensúlyozhatta volna. Az 1892-es Méline-féle agrárvédővám az élelmiszer — és különösen a búza — behozatalát lényegesen csökkentette ugyan, de kiküszöbölni nem tudta. Az iparcikkek behozatala pedig — főleg a századforduló utáni beruházási konjunktúra következtében — növekedett. A korábbinál jóval több gépet hoztak be az országba, ami lényegesen növelte ugyan az ipar produktivitását, de rövid távon súlyosbította a külkereskedelmi mérleg hiányát.

*A francia külkereskedelem**, millió frankban*

Időszak	Export	Import	Különbség
1822—1826	473	385	+88
1857—1861	2 044	1 883	+151
1889—1893	3 545	4 313	−768
1909—1913	6 324	7 627	−1303

---

* Caron: L'extension... In: Braudel—Labrousse (ed.), 1979. 100.

** Lévy-Leboyer, 1970. 100.

Az 1870-es évek közepétől a francia külkereskedelem állandóan súlyos deficittel küszködött, és az ország szolgáltatásokból és a rohamosan növekvő turizmusból eredő bevételei nem tudták fedezni a fizetési mérleg külkereskedelmi behozatali többletből eredő hiányát. A több száz milliós behozatali többlet azonban végül is nem annyira a fizetési mérleget rontotta, hiszen ezt a tőkekivitelből származó kamatbevételek ellensúlyozták. A külkereskedelem nehézségei leginkább a beruházások és az iparfejlesztés új követelményei miatt támasztottak akadályokat.

A beruházások és a tőkekivitel

A beruházások szintjét valamennyi szerző elégtelennek tartja. Igaz, hogy a különböző számítások eltéréseket mutatnak. M. Lévy-Leboyer szerint az 1820-as évektől az 1860-as évekig a beruházások évi 1,8%-kal növekedtek.

*A francia beruházások növekedése**

Időszak	%
1825—1834	2,06
1835—1844	2,30
1845—1854	1,36
1855—1864	1,77
1865—1874	1,15
1875—1884	0,78
1885—1894	0,91
1895—1914	1,64

Ezt követően csupán évi 0,8%-os a növekedés, majd a háborút megelőző két évtizedben ismét 1,9%. F. Toutain adatai még élesebben mutatják az 1870-es évek lelassulását.

F. Caron 1815—1819 és 1880—1884 között 2,1%-os növekedésről beszél, majd két évtizedes stagnációról, végül 1905 után újabb fellendülésről ad számot.**

---

* Lévy-Leboyer (ed.), 1977. 61.

** Caron, F.: An Economic History of Modern France. New York, 1979. 61—62.

Természetes kérdésként jelentkezik, hogy vajon a tőkekivitel következménye volt-e a beruházások visszaesése. Lévy-Leboyer legutóbb megjelent munkájában — mint már utaltunk rá — arra a következtetésre jut, hogy a tőkekivitel nem haladta meg a megtakarítások 20-25%-át*. Ez lényegesen alacsonyabb arányt jelzett, mint az angol tőkekivitel, amely ugyanebben a periódusban a belső tőkefelhalmozás 40%-át vette igénybe. Ennek ellenére a francia tőkeexport potenciális oka lehetett az elégtelen belső beruházásnak és a gazdasági fejlődés lelassulásának. Ennek azonban ellentmond az a tény, hogy a tőkekivitel abszolút nagysága éppen abban a szakaszban esett erősen vissza, amikor a francia gazdasági növekedés is 19. századi mélypontján volt. Franciaországban a kamatláb ugyan magasabb volt, mint a Csatorna másik partján, de a kamatkülönbség a külföldi és belföldi befektetések között — az előbbiek javára — így is fennállt. A tőkefelesleg ebből következően nem lehetett akkora, hogy kielégítse a gazdaság objektív igényét. A tőkekivitelt ugyanakkor hiba lenne kizárólag a belső felhalmozás lecsapolásának felfogni, annál is kevésbé, mivel az részben korábbi kölcsönök kamatjainak és profitjának reinvesztálása volt. 1880 és 1914 között Franciaország külföldi befektetéseinek összege megnégyszereződött. R. Girault szerint korábban két következtetést vontak le a francia tőkekivitel hatásáról: „1. A tőkekihelyezés mennyiségileg valóban csökkentette a hazai beruházásokat, s ez megerősíti a francia kapitalizmus »szelvényvagdosó« jellegéről alkotott nézeteket. 2. A tőkekivitel elsősorban a nagybankok tevékenységéből származott, amelyhez sokszor a francia állam is segítséget és támogatást nyújtott, az ipar viszont lényegtelen szerepet játszott benne."** Újabb kutatásokra alapozva Girault ezt a képet egy vonatkozásban feltétlenül korrigálandónak ítélte. Számításai szerint ugyanis a működőtőke-beruházások aránya az állami és bankhitelekkel szemben lényegesen nagyobb volt, mint azt korábban feltételezték. Míg 1892 és 1897 között a kihelyezések egynegyede, az 1905 és 1909 közötti években a tőkekivitel 35%-a, 1910 és 1913 között viszont már a tőkeexport 50%-a közvetlen beruházások formájában történt. Mivel az 1880-as években a francia hitelintézetek hitelállománya rohamosan nőtt, s a bankok tartózkodtak az ipari kölcsönöktől, az iparvállalatok, függetlenségüket védve, szívesebben járták az önfinanszírozás útját, s a kedvezőtlen gazdasági viszonyok következtében a francia bankok végül is szívesen fordultak a magasabb kamatot és hasznot hozó, kockázatmentesnek tűnő államkölcsönök felé. A külföldi kölcsönök kamata 1,5-3%-kal magasabb volt, mint a hazai kamatlábak. Végül azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy 1872 után a párizsi tőzsdén külföldi értékpapírt csak a pénzügy-minisztérium engedélyével lehetett bevezetni. A kormányok külpolitikai érdekei tehát fontos szerepet játszottak egy-egy kölcsön lebonyolításában, a tőkekivitel ösztönzésében.

---

* Lévy-Leboyer (ed.), 1977. 74.

** Girault, In: Braudel—Labrousse (ed.), 1979. 226.

C. Trebilcock szerint nem a kínálatban kell keresni az okát, hogy a francia bankok oly aktív tevékenységet fejtettek ki a nemzetközi pénzpiacon, hanem a kereslet hiányában. A francia ipar ugyanis félt a bankoktól, mert „a bank úgy segíti ügyfelét — mondogatták —, mint akasztott embert a kötél". „A francia tengerentúli kölcsönök sikere — teszi hozzá — közvetlenül a Quai d'Orsay elképzeléseitől, és a pénzügy-minisztérium jóváhagyásától függött."* Más szavakkal: a francia tőkekivitel jórészt a politikát szolgálta, a francia katonai és pénzügyi hatalom házasságából született.

A korai, jórészt a második császárság két évtizedére eső francia tőkeexport mértékét illetően lényeges nézetkülönbségek mutatkoznak. R. Cameron hagyományos számítási módszerekkel 500 millió $-ra, M. Lévy-Leboyer új, a fizetési mérleg alapján készített számítása viszont csak 150 millió $-ra becsüli a külföldi kihelyezés összegét. Franciaország kétségkívül viszonylag korán lépett a tőkekivitel útjára. A Crédit Mobilier révén úgyszólván minden új, nagyobb európai üzleti vállalkozásnál, főleg a vasútépítéseknél ott bábáskodtak. A Pereire testvérek és a párizsi Rothschildok nagy vetélkedése mindenekelőtt a mediterrán országok vasútépítési államkölcsönüzleteire és a nagy pénzintézeti alapításokra nyomta rá bélyegét. Lévy-Leboyer óvatosabb számításai is kitűnően mutatják a tőkekivitel ugrásszerű emelkedését. 1850—1854 között évi 53 millió, 1860—1864 között már évente 295 millió, 1865—1869 között pedig már 460 millió frankra becsüli az exprotált tőke összegét. A francia kapitalizmus „Sturm und Drang korszaka ez, amikor a Pereire testvérek átfogó nyugat—keleti vasúthálózat felépítéséről álmodoztak (ennek részeként finanszírozták az osztrák—magyar déli vasutat is), a konkurencia viszont az észak—déli összeköttetés felépítését tervezte, benyomulva a földközi-tengeri államokba. Befektetéseik első számú haszonélvezői Spanyolország és Olaszország voltak, de jutott beruházásaikból a Monarchiának, sőt Törökországnak és Egyiptomnak is.

1870 fordulatot hozott. Nemcsak Elzász és a lotaringiai vasérc elvesztése, de a Németországnak fizetett nagy hadisarc is megnyomorító hatású volt. Mindezek ellenére a tőkekivitel nem csökkent, csak a viharos növekedése állt le, és stagnált az 1890-es évek közepéig 600 millió frankos színvonal körül. Az évtized második felében azonban már elérte az évi 700 millió frankot, majd állandó további emelkedéssel a háború előtti években már az 1500 milliós szintet.

Ezekben az években azonban az olasz—francia vámháború lényegesen csökkentette az Itáliába irányuló francia tőkekivitelt, Spanyolország pedig a vasútvonalak felépítése után már nem tűnt vonzó tőkepiacnak és a bányászati befektetésekben már az angol tőkének jutott nagyobb szerep. Az Osztrák—Magyar Monarchiát politikai megfontolások szorították háttérbe. A tőkekivitel legfőbb új színterei között előtérbe került a Balkán — ahol a gazdasági érdekek mellett külpolitikai megfontolások is szerepet játszottak —, továbbá Dél-Amerika és meglepően csekély részesedéssel (9%) a francia gyarmatbirodalom. Az igazi új vadászterület azonban Oroszország volt, ahol a németellenes szövetség mindent elsöprő külpolitikai érdeke szerencsésen társult az orosz gazdaság mérhetetlen tőkeigényével. Az orosz államkölcsönök, a vasútépítés és a Don-medence gyorsan fejlődő szénbányászata és kohászata igen kifizetődő tőkeberuházásnak ígérkezett. Nem véletlen tehát, hogy az Európa legnagyobb tőkeimportálójává váló Oroszországban találjuk 1913-ban a kihelyezett francia tőke 27%-át.

---

* Trebilcock, C.: The Industrialization of the Continental Powers, 1780—1914. London, 1981. 178.

*A francia tőkekivitel regionális megoszlása %-ban**

Régiók	1851	1882	1902	1914
Spanyolország, Olaszország, Portugália	61	36	18	8
Nyugat-Európa	20	10	7	10
Osztrák—Magyar Monarchia	10	14	12	5
Balkán	—	1	3	6
Oroszország	—	7	24	27
Gyarmatok	—	4	5	10
Egyiptom, Törökország	3	23	12	12
Dél-Amerika, USA	—	5	16	16
Egyéb	6	—	3	6

A francia tőkekivitel földrajzi megoszlása két érdekes, az imperializmus problémaköréhez kapcsolódó jelenségre hívja fel a figyelmünket. Egyrészt, ha összehasonlítjuk a tőke- és árukivitel földrajzi megoszlását, akkor nyilvánvalóvá válik, hogy a francia tőkekivitel alig teremtett piacot a francia ipar termékei számára. Ugyancsak nehéz lenne a francia tőkekivitel mértéke és a gyarmatosítás között közvetlen kapcsolatot találni, hiszen amilyen előkelő helyen állt Franciaország gyarmatbirodalmának kiterjedését illetően, oly másodlagosnak tűnik a gyarmatok szerepe a francia külkereskedelemben és tőkekivitelben. Lévy-Leboyer ugyan sok ellenérvet sorakoztat fel a hagyományosabb megközelítéssel szemben, amely a francia tőkekivitel „uzsorás" jellegét, és a francia gazdaság fejlődésére gyakorolt káros hatását hangsúlyozza, kiemeli, hogy egyes időszakokban és egyes országok esetében összefüggés volt a tőkekivitel és az árukivitel között. Trebilcock viszont változatlanul úgy tartja, hogy a francia exportlehetőségek alig bővültek a hitelezés révén, mivel Franciaország adósai ritkán vásároltak Franciaországban.* Trebilcock még azt is kétségbe vonja — bár nem a legmeggyőzőbb módon —, hogy a külföldi befektetések hozama meghaladta volna a hazai vállalkozások hasznát.

---

* Cameron, 1961. 65., 57., 294.; Bouvier, J.—Girault, R. (ed.): L'impérialisme français d'avant 1914. Paris, 1976.

Mivel magyarázható akkor a francia tőkekivitel növekedése? Az állam beavatkozásával? A politikai előnyök keresésével? A bankárok szeszélyével és tévedéseivel? R. Girault mindezeket lehetségesnek tartja, de mégis másodlagosnak ítéli, és arra a — nézetünk szerint is logikus — következtetésre jut, hogy a tőkekivitel súlyát a francia kapitalizmus korabeli szerkezetében kell keresni. „A nagymértékű megtakarítások, a jól szervezett bankhálózat megteremtették a tőkepiacon való terjeszkedés lehetőségét, ellentétben a nemzetközi kereskedelemmel, ahol hiányzott a versenyképes ipar, a hatékony kereskedelmi flotta és a megfelelő vállalkozó szellem."**

*A francia tőkekivitel mennyisége****
francia milliárd frankban

Év	Cameron, White, Bouvier	Lévy—Leboyer
1882	15,0	14,1—16,1
1902	29,1	—
1913	45,5	38,6—42,9

A tőkekivitel szerepe körüli vitákat csak a francia gazdasági fejlődés összességében értékelhetjük. A tőkekivitelt akár kedvező hatásúnak is tarthatjuk, ha adataink arra engednek következtetni, hogy a francia fejlődés ütemében nem következett be lényeges változás, vagy a változás nem vezethető vissza a viszonylag magas tőkekivitelre, amely a belső beruházások elől vonja el a forrásokat.

De vajon milyen volt a növekedés üteme Franciaországban, és ez miként értékelhető nemzetközi összehasonlításban?

---

* Trebilcock, 1981. 181.

** Girault, In: Braudel—Labrousse (ed.), 1979. 230.

*** Cameron, 1961.; White, H. D.: The French International Accounts, 1880—1913. Cambridge Mass., 1933.; Bouvier—Girault, 1976.; Lévy-Leboyer (ed.), 1977. 15.

*A francia iparfejlődés összehasonlító adatai**

Országok	Nemzeti termék volumene	Egy főre jutó nemzeti termék
	fejlődése %-ban 1870—1913 között	
Franciaország	1,6	1,4
Németország	2,9	1,8
Anglia	2,2	1,3
12 európai ország	2,7	1,6

A. Maddison számításai arra utalnak, hogy az alacsony népességszaporulatot is figyelembe véve, Franciaország lemaradt kontinentális versenytársai mögött, és egyedül Angliával — amely a 19. század végén ugyancsak depresszióba került — tudott lépést tartani. Az 1970-es évek eleje, a kvantifikáció térhódítása óta jó néhány számítást végeztek a francia gazdasági fejlődés eredményeinek felmérésére. A számítások eredményei olykor erősen eltértek egymástól és nemegyszer lényeges módszertani különbségek mutatkoznak a különböző számítások között. Nehéz eldönteni, melyik számítást tekinthetjük megbízhatóbbnak. Bairoch és Crouzet is érdemlegesen hozzájárultak a kérdés vizsgálatához. A számítások kritikai felülvizsgálatára természetesen aligha vállalkozhatunk, ezért legmegfelelőbb megoldásnak a különböző számítások szembesítése tűnik.

Ha a három sort összevetjük, akkor Marczewski adatai szerint az 1870-es években stagnálást figyelhetünk meg, amit 1895 után gyors növekedés vált fel.

*A nemzeti jövedelemre vonatkozó növekedési számítások millió frankban***

Év	Sauvy	Marczewski		Lévy-Leboyer
1870	22 400	1875—1884	23 842	24 272
1890	25 000	1885—1894	23 374	26 713
1900	26 300	1895—1904	26 816	30 925
1913	36 000	1905—1913	34 711	34 711

---

* Maddison, 1964. 28—30.

** Sauvy, A.: Le revenu national de la France de 1895 à 1913. Population, 1965. 517.; Marczewski, 1965. 67.; Lévy-Leboyer, 1968. 791.

Lévy-Leboyer számításai szerint a lassú növekedés gyorsabbra fordul: végül Sauvy szerint az 1890-es években a legalacsonyabb a növekedési ütem.

A belső, ciklikus eltérések ellenére a számítások végeredményei nem mutatnak lényeges különbséget, hiszen végül is 50-60%-os növekedést mutatnak ki, ami a mintegy négy évtizedes időszakban egy főre számítva valamivel több, mint 40%-os, vagyis évente 1,2-1,4%-os növekedési ütemet jelent. Ez nagyjából megegyezik Maddison számításaival is, és megerősíti, hogy a francia növekedés üteme a háború előtti 40 évben egészében lassú volt. Az idősort visszavetítve és közel egy évszázadot átfogva ugyancsak négy adatsort hasonlíthatunk össze.

*A nemzeti jövedelem növekedési számításai**
1905—1913-as árakon milliárd frankban

Időszak	Marczewski	Toutain	Időszak	Bairoch	Markovitch
1825—1834	10,9	9,6	1830	8,5	12,6
1835—1844	12,9	14,4	1860	13,3	22,8
1845—1854	14,6	19,6	1870	16,8	26,5
1855—1864	17,9	19,7	1890	19,7	27,3
1865—1874	21,1	19,4	1900	23,5	29,1
1875—1884	23,4	21,2	1910	26,8	38
1885—1894	27,5	28,1			
1895—1904	30,7	—			

Lévy-Leboyer 1,7%-ra, Toutain 1,8%-ra becsüli a növekedés ütemét 1822 és 1861 között. 1857 és 1893 között az előbbi szerint 0,9%-ra, az utóbbi szerint 1,2%-ra csökkent, majd az utolsó 25 évben Lévy-Leboyer szerint ismét 1,8%-ra, Toutain** szerint 1,5%-ra nőtt a növekedés évi rátája. Bairoch is 1,2, illetve 1,8%-ra becsüli a nemzeti termék évi növekedését. Ez a növekedés 16—22%-os tőkeképződés mellett ment végbe, mely — mint jeleztük — alacsonyabb volt, mint akár az angol, akár a német megtakarítások aránya. Ha figyelembe vesszük, hogy Franciaország milyen szerepet játszott a nemzetközi tőkepiacon, akkor világossá válik, hogy a francia tőkefelhalmozás viszonylag nagyobb részét vitték külföldre, mint az bármelyik nagy versenytársa esetében történt. Hogy igaza van-e azoknak, akik ezzel — az orosz államkölcsönök hatalmas arányával — magyarázzák Franciaország viszonylagos elmaradását és gyengébb fejlődési eredményeit, természetesen vitatható. A számos magyarázat, amely az elégtelen tőkeellátástól a vállalkozói szellem gyengeségéig, a családi vállalatok csekély tőkefelhalmozásáig, és a megfelelő kormánytámogatás hiányáig sok okot sorakoztat fel, a francia fejlődés rejtelmeinek nyilván fontos elemeit vonultatja fel. Önmagában azonban egyik sem ad elfogadható magyarázatot. Annál is kevésbé, mivel többségük az angol vagy német fejlődéssel való összehasonlításból indul ki s az azokkal szemben mutatkozó eltéréseket tekinti sajátosnak. Az ilyen összehasonlítások rejtett előfeltételezése azonban az, hogy minden ország nagyjából hasonló ütemben fejlődhet, és amelyik esetében ez nem történik meg, ott valami sajátos rejtéllyel állunk szemben. A kérdés azonban megfordítható: vajon nem inkább a 19. század első felének angliai, vagy az 1870—1914 közötti német fejlődés különlegessége kíván-e sajátos magyarázatot? Másrészt azt is figyelembe vehetjük, hogy Anglia esetében az ipari monopólium következtében mutatkozó lelassulás, Németország esetében pedig a kései indulás részben ellensúlyozza a francia fejlődés átlagában ugyan alacsonyabb, de hosszú távon egyenletesebb ütemét. Nyilvánvalóan a gazdasági feltételek és a történelmi körülmények egész sora, amelyekbe a francia értékrend, a francia ízlés és kulturális örökség is beletartozik, adhat csak — egyes elemeiben mindig vitatható — magyarázatot a francia fejlődés lassúbb ütemére. A nem eléggé gyors fejlődés következményét C. Fohlen végül is a fokozatos elmaradásban, a francia gazdasági hatalom lehanyatlásában jelöli meg.* Az ilyen megállapítások azonban leginkább a német versenytárshoz és a francia hatalmi ambíciókhoz mért következtetések. A tények alapján arra az álláspontra juthatunk, hogy Európa egészének és még inkább a világ gazdaságtörténetének összefüggésében Franciaország „lassúságát” nem szabad dramatizálni. Végül is az iparosítás színvonalát illetően Franciaország ötödik helyen állt Európában (a két nagy mellett még Belgium és Svájc előzte meg), egy főre jutó bruttó nemzeti terméke 40%-kal meghaladta az európai átlagot és Franciaország az európai kontinens harmadik, a világ negyedik vezető ipari hatalma volt.

---

* Marczewski, 1965. 67.; Lévy-Leboyer, 1968.; Bairoch: Europe's... 1976. 154. Markovitch, T. J.: Les cycles industriels en France. Le Mouvement Social, 1968.

** Toutain, J.-C.: Le produit intérieur brut de la France de 1785 à 1970. Paris, 1978.

---

* Fohlen, In: Cipolla (ed.), 1973. 71.

4. Kis nyugat-európai országok előretörése az európai élvonalba: Belgium, Svájc és Hollandia

Közös vonások és különbségek

Az óriások árnyékában három — egymásétól lényegesen eltérő természeti és gazdasági adottságú — kis ország képes volt a 19. század nagy gazdasági átalakulását az iparosítás vezető országaihoz hasonlóan végrehajtani. Nehéz lenne egységes magyarázatot találni vagy azonos fejlődési modellről beszélni e három ország esetében, bár a 19. század első harmadában Hollandia és Belgium még egyetlen államot alkotott, fejlődésük tehát egységes keretben indult.

Még fontosabb volt azonban néhány, mindhárom ország helyzetét hasonlóan befolyásoló történeti tényező szerepe.

Ilyennek tekinthetők e kis nyugat-európai országok gazdaságának virágzó kora újkori előzményei. Flandria iparvidéke nem az ipari forradalom bölcsője volt ugyan, de ha valaki a 16—17. században kísérletet tett volna a világ ipari fejlődési lehetőségeinek felvázolására, elsősorban Gentre és Brugge-re, és nem Manchesterre vagy Sheffieldre gondolt volna, mint a jövő fejlődés hordozójára. A modern kapitalizmus bölcsője a nagy kereskedelmi hatalom: Hollandia volt, és a világ pénzügyei — ha egyáltalán beszélhetünk már erről ebben a korai szakaszban — nem Londonban, hanem Amszterdamban összpontosultak. Svájc ugyan aligha dicsekedhetett ilyen előnyökkel, de földjeinek terméketlensége hamar rászorította lakosait a háziipar művelésére, földrajzi helyzete pedig az Észak- és Dél-Európa közötti távolsági kereskedelem kiépítésére. Svájc zord hegyei a kapitalizmus kifejlődésének még egy fontos előfeltételét biztosították: a szabadságot. A hegyek között élő svájci parasztoktól nehezebben lehetett elvenni a szabadságot, s a földesúri önkénynek nem lehetett őket olyan könnyen alávetni, mint a síkságon élő sorstársaikat.

Mindhárom ország — s ez is a közöttük levő hasonlóságot erősítette — szomszédságban volt Franciaországgal, s a forradalom eszméi ezeken a területeken gyorsan, nem egyszer a francia hadsereg közvetítésével terjedtek el. Belgium pedig, amely a 18. században még osztrák tartomány volt, a 19. század elején a francia birodalom része lett. A Helvét Köztársaság létrejötténél is a francia impérium bábáskodott. Átmenetileg mindkét ország profitált a kontinentális zárlatból.

A három kis ország gazdasági fejlődésének összehasonlító elemzése során számos olyan feltétel hiányát figyelhetjük meg, melyeket mint fejlődést előmozdító tényezőket vehettünk figyelembe Anglia, Franciaország vagy Németország esetében. Hadd utaljunk mindenekelőtt területük és lakosságuk kicsiny méreteire és az ebből fakadó piacproblémára.

A. S. Milward és S. B. Saul* joggal hangsúlyozzák, hogy e három ország fejlődése csupán az európai gazdasági szervezet egészében interpretálható. Ehhez legfeljebb annyit tehetünk hozzá, hogy ez — ha általában is elmondható az európai országokra, e kis országok esetében különösen hangsúlyozható. A kor legfontosabb eszmeáramlata, a nacionalizmus közrehatásával létrejöttek ugyan a modern nemzeti államok, s megjelentek az ennek megfelelő gazdasági eszmék is, de a nemzeti államok határai túl szűkek voltak, semhogy elegendő mozgásteret nyújtottak volna a fejlett gazdaság kiépüléséhez. E kicsiny országok viszont a legfőbb nemzetközi kereskedelmi útvonalakon feküdtek, ami nagy potenciális fejlődési lehetőséget biztosított iparuk és kereskedelmük számára. Részben már korábban, a francia forradalom hatására, ezen országok azon kevesek közé tartoztak Európában, ahol a feudális kötöttségek a 19. század elejére jórészt már eltűntek, és ezért a mezőgazdaság adaptációs folyamata jóval kisebb ellenállásba ütközött. A modern gazdaság kifejlődéséhez elengedhetetlen társadalmi mobilitás is sokkal könnyebben érvényesült, mint a legtöbb nagy területű és lélekszámú európai országban. Nem kétséges viszont, hogy Anglián kívül egyetlen ország sem volt Európában, ahol az ipari forradalom legfontosabb nyersanyagai olyan bőségben és kombinációban álltak rendelkezésre, mint a bécsi kongresszust követően a Németalföldi Királyság déli tartományaivá vált, majd 1830-tól Belgium néven önállósult területen. Nagy mennyiségű szén, gazdag, olcsó és megfelelő minőségű vasérc, valamint nagy hagyománnyal rendelkező, bár ekkor még tradicionális textilipar jellemezte a belga gazdaságot. Mindez a század elején — a szegény Belgiumban — még csak potenciális lehetőség volt, és szöges ellentétben állt a hatalmas tengeri kereskedelemmel, kiterjedt gyarmatbirodalommal rendelkező északi szomszéd körülményeivel. De a 18. század már Hollandiában sem a fénykor. A világ leggazdagabb kereskedő társadalma hatalmát, befolyását, gazdasági erejét tekintve egyaránt visszaesett. A 18. századot a holland történelemben már nem a dinamikus expanzió, hanem legjobb esetben a stagnálás jellemezte. És amilyen mértékben a modern gazdaság súlypontja a kereskedelemről az iparra helyeződött át, úgy tevődött át a világgazdaság központja is Hollandiából — ahol az iparosodás alig haladt előre — Angliába. Hollandia területén sem vas, sem szén nem volt. Ez azonban mégsem ad magyarázatot a holland iparosítás elmaradására, hiszen szénnel és vassal Svájc sem rendelkezett. A holland gazdasági hanyatlás — a témáról szóló gazdag irodalom ellenére — a gazdaságtörténet egyik rejtélye maradt.

---

* Milward—Saul 1973. 436.

Belgium korai nekilendülése és a nehézipar

Minden előnye ellenére, a belga fejlődés is csak viszonylag lassan, nehézkesen bontakozott ki. A hagyományos textilipar nem tudott lépést tartani a sokkal gyorsabban és radikálisabban megújuló brit versenytárssal. A vas- és szénipar fejlődését lassították az új technika és szaktudás kiszivárgását akadályozó angol rendszabályok. Ennek ellenére nem csupán a féltve őrzött gépek és szakmunkások, de vállalkozók is átjutottak a Csatorna másik partjára. A belga nehézipar központi alakja az Angliából áttelepült vállalkozó, John Cockerill lett. A szén és vas egyedülálló gazdagsága, Belgium esetében, a szállítás kedvező feltételeivel egészült ki. A tenger közelsége és a csatornák építése már az ipari forradalom előtt megteremtette a tömeges, olcsó szállítás lehetőségét. A Charleroi—Brüsszel közötti, a gazdasági tevékenység ösztönzésére törekvő I. Vilmos holland király kezdeményezte csatorna mellett 1830-ig már 1600 km hosszúságú hajózható folyó és csatorna biztosította az áruszállítást, 1843-ra pedig már átfogó csatornarendszer hálózta be az országot, Maastrichttől Antwerpenig, összekötve a Meuse és a Schelde folyót. A széntermelés gyors fejlődését mutatja, hogy 1850 körül Belgium az egy főre jutó termelés tekintetében első helyen állt a kontinensen, és többet termelt, mint Francia- vagy Németország. A rendelkezésre álló kokszolható szén Belgiumban könnyebben nyitotta meg az utat az angol vasipar eredményeinek átvételéhez, mint bárhol másutt Európában. Az áttörés az 1820-as években következett be, amikor is mind a keverési eljárás bevezetése, mind a faszén kiszorítása gyakorlatilag megtörtént.

A híres Cockerill-üzem Seraing-nél egy angol textilgyáros és a kormány közös erőfeszítéséből létesült. Az egyháztól kisajátított régi épületben berendezkedő gyár hamarosan Európa egyik legnagyobb és legmodernebb vasipari kombinátja lett. Jó néhány hasonló vállalati fejlődésutat figyelhetünk meg a belga vasiparban. A belső piac azonban távolról sem volt eléggé széles ahhoz, hogy a bőséges nyersanyagforrások és a rohamosan fejlődő technológia következtében felgyorsult termelésnek kellő piacot biztosítson. A bányászat és kohászat termékei esetében a szállítási költségek magasak voltak, s ezért távoli piacok nem jöhettek számításba. Az iparág sorsa részben a szomszéd országokkal kiépülő gazdasági kapcsolatok függvénye volt. A piac- és vámkérdés Belgium gazdaságának egyik központi problémája lett, s az ország gazdasági orientáció tekintetében, Franciaország és a Zollvereinben egységesülő Németország között ingadozott. A belga szén elsősorban Észak-Franciaországban talált piacra, a vasat és vasipari cikkeket pedig inkább a Rajna menti német tartományokban vásárolták. Ismét és ismét felmerült tehát: ne váljék-e Belgium a francia vagy a kialakulóban levő német vámterület részévé. A konkurenciát féltékenyen figyelő és a hatalmi egyensúly felett őrködő Anglia azonban, ha kellett, akár nyomással is megakadályozta az ilyen törekvéseket. Belgiumnak tehát úgy kellett iparát fejlesztenie, hogy számot vessen a belföldi piac korlátaival és a külföldi vámvédelem leküzdésének szükségességével. Így került előtérbe a hazai vas és acél további feldolgozásának ügye. Az alacsony vasárak előnyével hamarosan a világ élvonalába emelkedő gépipar is kifejlődött. 1818-ban készítették el Belgiumban az első gőzgépet, amelyet hamarosan további néhány száz követett.* A textilipar igénye a textilgyártás megteremtését is ösztönözte. A Gent környéki pamutgyárak az 1820-as években jó piacot találtak a holland Távol-Keleten. A pamutfonal-termelés negyedszázad alatt — 1810 és 1835 között — megnégyszereződött, s a gépesített fonóorsók száma 110 000-ről 236 030-ra emelkedett. A belga textilipar azonban nem volt összehasonlítható angol vagy francia versenytársával. Amikor pedig hollandiai exportlehetőségeit is elvesztette, szembe kellett néznie a ténnyel, hogy a finomabb termékeket szállító angol gyárakkal szemben saját belső piacán is mindinkább visszaszorul. Kedvezőbb pozíciókat sikerült kiépíteni a legerősebb flandriai hagyományokra épülő gyapjúiparban. A Verviers vidékén koncentrálódó iparág sem vált azonban az európai textilipar központjává. Sokkal inkább félkész termékek befejező feldolgozására, semmint teljes gyártási folyamatok elvégzésére koncentrált. A hagyományos leniparban, amelynek nagy jelentősége volt a magas népsűrűségű falvakban, kis parcellákon gazdálkodó parasztok között, az 1830-as évek végétől tértek át a gépi fonásra. 1841-ben már 47 000 mechanikus fonóorsót számláltak. A kézi fonók, a paraszti háziiparosok tízezrei nem állták a versenyt. A hagyományos flandriai textilipar a 19. század első felében összeomlott. A nyomor és az éhség Írországhoz hasonló méreteket öltött. Európa korábban legiparosodottabb flandriai vidékén a hagyományos ipar tehát összeomlott, az új gép- és textilipar azonban egy ideig még nem tudta helyreállítani az egyensúlyt. Az új iparosodás nem a régi ipar előzményeire épült, a kontinuitás kisebb volt, mint feltételezhető lenne. Az iparon belül lejátszódó ágazati váltással (a textilipar helyett a szén- és vasipar előtérbe kerülésével) az iparfejlődés regionális átcsoportosulása is együtt járt. Mindezeknél lényegesebb a nehézipar viszonylag korán érvényesülő vezető szerepe és ebből következően különlegesen magas relatív tőkeigénye.** Ez a tőkeigény hozza létre, jóval korábban, mint Németországban vagy Franciaországban a tőkekoncentráció és a pénzügyi intézmények olyan formáit, amelyek másutt csak két-három évtizeddel később alapozzák meg a gazdasági fejlődés új szakaszát. Már I. Vilmos gazdaságfejlesztő politikája is, amely holland tőkével (ne feledjük, Hollandia volt a 19. század első felének egyik legnagyobb tőkeexportáló országa) igyekezett serkenteni a belga ipart, összekapcsolódott a finanszírozási problémák megoldási törekvésével.

---

* Hansotte, G.—Dhondt, J.—Bruwier, M.—Lebrun, P.: Essai sur la révolution industrielle en Belgique, 1770—1847. In: Lebrun, P. (ed.): Histoire quantitative et développement de la Belgique au XIX^{e} siècle II/1. Bruxelles, 1979.

** Neck, A. van: Les débuts de la machine à vapeur dans l'industrie belge 1800—1850. In: Lebrun, (ed.): Histoire quantitative 1980. adatai szerint 1804-ben már 60 gőzgép volt az országban, ez 1826-ra 319-re, majd 1853-ra 2013-ra emelkedett, több mint 50 000 lóerő kapacitással. A 19. század közepén a gőzgépek 96%-a hazai gyártmány volt.

1822-ben létrehozták a Société Générale-t, amely a korabeli Európában egészen egyedülállóan, nem a hagyományos banküzletek (váltóleszámítolás, államkölcsönök, kereskedelmi hitel), hanem az ipari befektetések felé fordult. A közmunkák, a csatornaépítések finanszírozásában a bank jelentős részt vállalt, mint ahogy érdekeltséget létesített hajóépítő üzemekben vagy Cockerill híres seraing-i vaskombinátjában is.*

Hamarosan megalakult versenytársa, a Banque de Belgique azokat igazolta, akik óvták a bankokat attól, hogy tőkéjüket túlságosan nehezen mobilizálható ipari részvényekbe kössék le, ez a bank ugyanis hétévi rendkívül sokirányú tevékenység után tönkrement, mivel az ipari konjunktúra kedvezőtlen fordulata következtében az általa alapított és finanszírozott iparvállalatok jó része fizetésképtelenné vált. Ennek ellenére a belga bankok bizonyos mértékig úttörői voltak annak a modern banktevékenységnek, amelyet később a Crédit Mobilier típusú francia vagy a beruházási jellegű német bankok fejlesztettek tovább.**

Svájc modern átalakulásának kezdetei és a textilipar

A Belgium esetében előnyt biztosító adottságok többnyire hiányoztak a szénnel, vassal egyáltalán nem rendelkező, közlekedési szempontból is kedvezőtlen adottságú Svájc esetében. Svájc legfőbb relatív előnye a rendkívül fejlett háziipari hagyományokból adódott. Érthető, hogy a magas hegyek között élő mezőgazdasági művelésre kevéssé alkalmas földeken gazdálkodó svájci parasztság korán, és sokkal nagyobb mértékben fordult a háziipar felé, mint a mezőgazdaságból biztosabb megélhetést találó osztályos társai.

A. S. Milward és S. B. Saul a falusi háziipar korai virágzását emellett a svájci társadalom politikai struktúrájával és a francia piaccal is összefüggésbe hozza.***

---

* Cameron, R.—Crisp, O.—Patrick, H. T.—Tilly, R. (ed.): Banking in the Early Stages of Industrialization. A Study in Comparative Economic History. New York—London—Toronto, 1967. (Belgiumról szóló fejezet.)

** Vö. Chlepner, B. S.: La banque en Belgique. Étude historique et économique. 1. köt. Bruxelles, 1926.; Chlepner, B. S.: Le marché financier belge depuis cent ans. Bruxelles, 1930.; Alloo, R.: Le rôle des banques et des capitaux belges dans le développement économique des pays étrangers. Revue de la Banque, 3—4. 1953.

*** Milward—Saul, 1973. 459.

Svájc két iparágban: a textiliparban és az óraiparban már a 18. században is jelentős exporttevékenységet folytatott. Az angol ipari forradalom természetesen elméletileg véget is vethetett volna a svájci textilipar virágzásának. Hogy ez mégsem így történt, az sok vonatkozásban máig is megmagyarázhatatlan. Néhány évtized alatt ugyanis a svájci ipar fel tudta venni a versenyt az angollal. És míg a 19. század első évtizedeiben az angol fonal mind nagyobb mértékben terjedt el a svájci piacon, ez a folyamat hamarosan megfordult, és az 1830-as évek végétől a rohamosan gyarapodó számú svájci textilorsók nemcsak a hazai szükségletet elégítették ki, de mindinkább exportra is dolgoztak.

A szén hiányát az olcsó vízi energiával ellensúlyozták. Ami még lényegesebb volt: erősebben koncentráltak a szövő-, mint a fonóiparra, mivel ebben a szakmában használták fel a leggyümölcsözőbben a hazai tapasztalatokat. Különösen a jobb minőségű szövetek előállításában, Elzász mellett Svájc vált a kontinens egyik legfontosabb központjává. A Lyon környéki selyemipar Jacquard szövőszékeit az 1820-as években sikeresen alkalmazta a pamutszövetek készítésénél is. E szövőszékek munkába állítása további újítások láncolatát indította el, ami a svájci árukat olcsóbbá tette s megnövelte irántuk a keresletet. A gépi fonás és a még részben kézi jellegű szövés speciális kombinációja jött létre. A selyemipar, amely a 19. század közepén 12 000 szövőszékkel dolgozott és közel félszázezer embert foglalkoztatott, valamint az 1828 óta gépesített lenipar ugyancsak exportágazattá nőtt, és mindkettő hozzájárult ahhoz, hogy a textilipar mind a svájci nemzetgazdaság, mind a külkereskedelem egyik leglényegesebb szektora lett. Nehéz eldönteni, hogy jelentősége meghaladta-e az óraiparét, amellyel Svájc gazdasága évszázadokon át összefonódott. Genf és Jura óragyártása a 18. században a kézműiparon alapuló manufakturális munkamegosztás iskolapéldája volt. A svájci óraipar visszanyúlik a 17. századba, amikor már 100 mester és 300 inas 5000 órát állított elő Genfben. A Jura hegyei között viszont paraszti házimunka formájában honosodott meg az óraipar. E században a munkamegosztás is érvényesült, s az iparág szétszórt manufaktúra kereteiben működött. A kulcsszerep Établissoné lett, aki a különböző alkatrészeket összeállította. A 19. század első felében az óraipar termelése tovább bővült, és 1840-ben Genfben megalakult az első óragyár. Ez azért is volt újdonság, mert a korábbi óragyáralapítási kísérletek meghiúsultak, mivel a házi- (kis-) ipar jobban boldogult. Miközben az egyes alkatrészek mechanikai előállítása már előrehaladt, az összeállítás megmaradt kézi jellegűnek. A század közepén már 100 000 órát gyártottak, és 1847-ben megalakult a később világhírűvé vált Patek gyár* is.

A munkaerő-igényesség terén az óraipar nem vehette fel a versenyt a textiliparral, hiszen míg 1800-ban az előbbiben 9600, addig az utóbbiban 158 000 munkást (csupán 1000 dolgozott gyárakban) foglalkoztattak.* A háziipar következtében már a 18—19. század fordulóján a lakosság egynegyede az iparban dolgozott. Nem egészen száz esztendő alatt ez az arány a lakosság közel felére emelkedett (45,69%). A háziipar részesedése azonban már (16%-ról 9%-ra) csökkent. A kisipar részesedése viszont 1800 és 1880 között 8%-ról 16%-ra emelkedett, majd 13%-ra esett vissza. Ezzel szemben a gyáripar szerepe folyamatosan nőtt.

---

* Hauser, A.: Schweizerische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Erlenbach—Zürich, 1961. 220.

*Svájc ipari alkalmazottai***

	1800	1820	1850	1880	1910
Háziipar	120 000	125 000	130 000	120 000	70 000
Kéziipar	64 000	92 500	143 000	210 824	229 635
Építőipar	15 000	22 500	35 000	70 000	131 418
Gyáripar	1 000	15 000	42 000	150 000	380 000
Svájc népessége	1 680 000	1 958 000	2 392 740	3 315 443	3 753 293

A családtagokat is figyelembe véve, az ipari népességnövekedés közel azonos lehetett a népesség tiszta gyarapodásával. Svájc fejlődésének korábban egyik sajátossága volt, hogy a kedvezőtlen mezőgazdasági adottságok miatt már korán nagyarányú népességfelesleg jelentkezett, melyet rendszeres kivándorlás híján, csak a svájci zsoldosok exportja csapolt le.*** A viszonylag gyors iparosodás ellenére a század első felét még erős társadalmi konfliktusok jellemezték, amelyek a polgár-paraszti Svájcban a feudális maradványok ellen irányultak. A feudalizmus hagyományos mértékével mérve, Svájcban sokkal kevesebb feudális teher és megkötöttség létezett, mint Európa legtöbb országában. Ám a céhek, a városi patríciusok uralma, a 22 kanton egymástól való elszigeteltsége így is állandó nehézségeket teremtett. Nemegyszer felkelések robbantak ki. A városi kereskedőmonopóliumokat (pl. a zürichi kereskedőcéheket), amelyek az ipart és a kereskedelmet egyaránt akadályozták, a közös intézményrendszer hiányát, a vállalkozási szabadság korlátait végül is csak 1850 körül küzdötték le, amikor mindenféle céhet, kereskedelmi privilégiumot eltöröltek, a kantonok önállóságát pedig korlátozva megerősítették a föderális kormányzatot. Az iskolarendszer fejlesztése és néhány más liberális demokratikus reform is kiegészítette a sort.****

A 19. század közepén tehát felnyitották az addig elzárt zsilipeket, de ez a gazdasági fejlődés irányán aligha változtatott. Továbbra is a textilipar játszotta a vezető szerepet, és ebben — amint azt J. F. Bergier hangsúlyozza — a magas fokú specializáció, továbbá a minőségi termékekre koncentráló termelés sikeresnek bizonyult, jóllehet az 1880-ig úgyszólván korlátlanul rendelkezésre álló munkaerő szerepe sem elhanyagolható.

---

* Kneschaurek, F.: Wandlungen der schweizerischen Industriestruktur seit 1800. In: Ein Jahrhundert schweizerischer Wirtschaftsentwicklung. Bern, 1964.

** Uo.

*** Stucki, L.: Das heimliche Imperium. Wie die Schweiz reich wurde. Bern, 1968.

**** Bauer, H.: Von der Zunftverfassung zur Gewerbefreiheit in der Schweiz 1798—1874. Basel, 1929.

A svájci textiliparról az angol parlamentnek előterjesztett jelentésében Bowring már az 1830-as évek végén úgy ír, mint egyedüli figyelemre méltó konkurensről. Svájc egy főre számított textilexportja túlszárnyalta Angliáét. Tény, hogy a harmincas évekre a fonóorsók száma már meghaladta az 1 millió darabot. A fejlődés rendkívül felgyorsult az indulás, az első modern fonóüzem megalapítása óta, amelyet St. Gallenben, egy volt kolostor épületében hoztak létre. A 19. század első felében úgyszólván minden lehetséges technikai újítás meghonosodott Svájcban, mi több, az 1820-as években Escher Wiss megkezdte a textilgépek előállítását, először csak saját üzeme számára, de hamarosan eladásra is. A gépek gyorsan terjedtek és 1832-ben a svájci takácsok is fellázadtak. Az első teljesen gépesített szövödét 1830-ban alakították meg Wilben. 1840-ben a svájci export 72%-át textiláruk tették ki, bár ekkor a selyem még nagyobb szerepet játszott, mint a pamut. A textiltermelés növekedésének megfelelően a textilipar termelési értéke megnégyszereződött, szerepe azonban az ország exportjában csökkent.

A század közepéig, az egyéb ágazatokban is meginduló fejlődés ellenére, mégis csupán az óragyártás, Svájc második legfőbb nemzeti ipara volt jelentős. Az 1880-as évekre az óraiparban dolgozók száma a korábbi 9 ezerről 45 ezer főre ugrott. A svájci óragyártás első helyen állt a világon. 1872-ben közel 400 ezer órát exportáltak az Egyesült Államokba, de 1890-re az exportált órák száma már elérte a 4,4 millió darabot, és a svájci kivitel 8-10%-át 1840 és 1890 között az óraexport tette ki.

Hollandia lassú indulása: a mezőgazdaság és élelmiszeripar központi szerepe

Míg Belgium és Svájc a korai iparosodás klasszikus útján indult el, Hollandia a kapitalizmus ipari forradalom előtti hagyományait testesítette meg. A gazdaság fejlődése még a 19. században is hosszú ideig a kereskedelemre és a mezőgazdaságra, nem pedig az iparra épült. A kereskedelmi forradalom élen járó állama, melyet joggal tekintettek a modern kapitalizmus bölcsőjének, már a 18. században, az ipari forradalom áttörése előtt, veszített növekedési lendületéből. A kereskedelmi jövedelmek apadóban voltak és az iparfejlődés korai kezdetei sem bontakoztak ki, amelyek más országokban később megfelelő hátteret biztosítottak az iparosításnak. A 18. század végétől a korábban jellemző holland tőkebőség is apadt, jóllehet az ország a 19. század első felében még élen járt a tőkekivitelben (különösen Oroszország vett fel tekintélyes holland kölcsönöket).* A napóleoni háborúk időszakának kontinentális zárlata ugyan nem kedvezett Hollandiának, de a bécsi kongresszust követően, amikor Belgium is a holland birodalom része lett, az új körülmények bőséges kompenzációt nyújtottak az elszenvedett veszteségekért. A kínálkozó lehetőségeket a holland király feltűnően nagy rugalmassággal és hozzáértéssel igyekezett kihasználni. Azok a gazdasági tényezők azonban, amelyek Belgiumot alkalmassá tették arra, hogy az ipari forradalom élen járó országai közé emelkedjen, jórészt hiányoztak Hollandiában. Az ország sík területén sem vas, sem szén nem volt, és hiányoztak Flandria évszázadokra visszanyúló textilipari hagyományai is. A tőke relatív bősége nem volt elégséges ahhoz, hogy Hollandia gazdasága nekilendüljön az ipari forradalom által nyitott új utakon. I. Vilmos egyedülálló gazdaságpolitikai aktivitása is a déli (belga) és nem az északi (holland) területek támogatására irányult, s hamarosan bebizonyosodott, hogy a bécsi kongresszussal mesterségesen összetákolt állam két része között nemcsak történelmi hagyományaik, de ellentétes gazdasági érdekeik miatt is konfliktus támadt. Belgium és Hollandia érdekellentéte világosan bizonyította, hogy a két országrész gazdaságának egymást kiegészítő jellege távolról sem képes biztosítani a szükséges érdekharmóniát. Míg a déli terület Angliával éleződő versenye következtében érdekelt volt az uralkodó által kezdeményezett protekcionizmusban, addig az északi terület érdekei egyértelműen a szabadkereskedelem mellett szóltak. Ezekben az évtizedekben nem elsősorban a holland mezőgazdaság szempontjai domináltak, hiszen a gabona előtt még nem nyílt meg az angol piac. Hollandiában azonban a világkereskedelem, nevezetesen a gyarmatokkal folytatott kereskedelem továbbra is hallatlanul fontos maradt. I. Vilmos, akinek gazdaságtámogató tevékenységéből — mint utaltunk rá — inkább Belgium, mint Hollandia profitált, maga is felismerte, hogy Hollandia kereskedelmét a finanszírozás eszközeivel kell támogatni. Ezért hozta létre 1825-ben az Algemeine Nederlandsche Maatschappét, amely a következő évtizedekben jelentős szerepet játszott a holland gazdasági életben.** Ám az új társaság létrejötte — ugyanúgy, mint Belgium és Hollandia 1830-ban bekövetkezett szétválása — sem változtatott azon a tényen, hogy a 19. század utolsó harmadáig Hollandiában — Nyugat-Európában majdnem egyedülállóan — nem az ipar, hanem a kereskedelem és a mezőgazdaság vált a növekedés fő forrásává. A gazdaságtörténeti irodalom kereste a magyarázatot Hollandia ipari elmaradottságára.***

---

* Platt, D. C. M.: Overseas Investment. Economic History Review, 1980. February.

** Stuivenberg, J. H. van: De economische geschiedenis van Nederland. Groningen, 1977. 216.

*** Griffiths, R. T.: Industrial Retardation in the Netherlands 1830—1850. Den Haag, 1979.

A holland gazdaságtörténészek hagyományosan két táborra oszlanak. Az abszolút „pesszimisták” és a relatív „optimisták” azt vitatják, vajon a napóleoni háborúkat követően teljes, vagy csak viszonylagos gazdasági stagnálás következett be, s vajon az egy főre jutó jövedelem csak nem növekedett, vagy vissza is esett. A holland ipar — akár a városi textilipart, akár a vidéki lenipart, vagy még inkább a hajóépítést nézzük — már a 18. században is legjobb esetben csak stagnált. A nemzeti jövedelemre vonatkozó egyes becslések 1830-ig, sőt nemegyszer 1850-ig is, a stagnáció képét vázolják fel. Kétségtelen, hogy ezekben az évtizedekben a lakosság 8—15%-a segélyből élt, ami különösen meglepő a korábban a világ leggazdagabb országának tekintett Hollandiában. Sem a piacnak az ország kicsiny méreteiből adódó korlátozottsága, sem a társadalom szerkezetének sajátossága, még kevésbé az infrastruktúra speciális elmaradottsága (a gazdaságtörténeti irodalomban felbukkanó leggyakoribb érvek) nem meggyőzőek a holland megtorpanás indoklására. Más, Hollandiánál gyorsabban nekilendülő országokban ugyanis, részben hasonlóan vagy még nagyobb mértékben fellelhetjük ezeket a tényezőket. A holland „elfáradást”, „elkényelmesedést” is aligha fogadhatjuk el az elmaradás okaként, hiszen mi magyarázná, hogy ezek a tulajdonságok éppen a 18—19. század fordulója körüli évtizedekben váltak volna jellemzővé, majd ismét eltűntek. A későbbi indulás okát, paradox módon, talán éppen ott kereshetjük, ahol Hollandia növekedése nagyjából 1870-ig koncentrálódott: nevezetesen a kereskedelemben és a mezőgazdaságban. A 19. század rohamos gazdasági fejlődésébe és felforgató átalakulásába bekapcsolódó országok mindegyike képes volt ugyanis gazdasági, természeti erőforrásainak sajátos előnyeit érvényesíteni. Egyesek abból profitáltak, hogy az ipari forradalom legfontosabb nyersanyagaival rendelkeztek, mások megfelelő nagyságú belső piacot építettek ki, megint mások fejlődésüket néhány exportágazatra alapozták, amelyek nagy keresletelaszticitása megfelelő jövedelemhez juttatta az országokat, s ha ennek a bevételnek más szektorokba való átirányítása biztosítva volt, akkor el lehetett kerülni az egyoldalúan extravertált gazdaság kifejlődését. Hollandia vitathatatlanul rendelkezett komparatív előnyökkel. Viszonylag erős urbanizáltsága és jelentős merkantil hagyományai, a kiterjedt hátsó-indiai gyarmatok, s az ezekkel kiépített kereskedelmi monopólium, valamint a hagyományosan fejlett, jó adottságokkal rendelkező mezőgazdaság, az előnyös földrajzi fekvés és a kedvező szállítási lehetőségek lényeges helyzeti előnyt biztosítottak a tengerparti kis országnak. Hollandia gazdag volt. Egy főre jutó nemzeti jövedelme 1830-ban is mintegy 40%-kal haladta meg az európai átlagot, de 15—25%-kal magasabb volt a korabeli belga, illetve svájci szintnél is. A 19. század közepén Hollandia 3,1 millió lakosának 45%-a a mezőgazdaságban dolgozott, amely nemzetközi viszonylatban e korban igen kedvezőnek ítélhető, különösen ha figyelembe vesszük, hogy a szolgáltatási szektorban a keresők 31%-a talált megélhetést és az ipari lakosság aránya is elérte a 24%-ot. A holland mezőgazdaság lehetőségei ígéretesek voltak. A népesség növekedésének viszonylag gyors üteme a 19. század első felében — 1796 és 1849 között 66%-os szaporodás — ellentétes hatásokat váltott ki. Mivel az ipari fejlődés gyenge volt, nem a munkamegosztás elmélyülését mozdította elő, hanem inkább a pauperizáció irányába hatott, és az egy főre jutó termelés inkább csökkent, mint nőtt. Nem kétséges viszont, hogy ekkor nem annyira a belső piac, mint inkább a népességnövekedés késztette a hollandokat arra, hogy mezőgazdasági területük kiterjesztésével igyekezzenek a nehézségeken úrrá lenni és a gazdasági fejlődést megalapozni. Már a század harmincas éveiben megkezdődött a művelhető földterület kiterjesztése. A csatornák építését követően újabb és újabb mocsaras területeket szárítottak ki vagy hódítottak vissza a tengertől. A század második felében állami társaságokat alapítottak, amelyek új földterületek művelhetővé tételét voltak hivatottak elősegíteni 1833 és 1911 között 370 000 hektár, korábban művelhetetlen területet vettek művelés alá, és további mintegy 100 000 hektárt a tengertől hódítottak vissza. A korábbi földesúri jogok jó részét a francia forradalom már Hollandiában is felszámolta. A 19. század közepén a közföldek felosztása vált a mezőgazdasági termelés újabb ösztönzőjévé.*

A mezőgazdasági termelésben már a század első felében is érzékelhető volt néhány új mozzanat. A gyorsan növekvő népesség ellátása például aligha lett volna lehetséges, ha a 18. században meghonosított burgonyatermelés nem növekedett volna igen gyors ütemben. Az agyagos talaj az étkezési, a homokos a takarmányburgonya termelésére volt alkalmas, és a falusi szegénység fő táplálékát a kis területek intenzív megművelésével termelt burgonya biztosította. A 19. század közepéig bekövetkezett mezőgazdasági változások azonban legfeljebb a létfenntartáshoz voltak elegendők, de nem a fellendüléshez. A kisebb javulás ellenére a mezőgazdaság helyzete a gazdaság és a jövedelmek stagnálásáról alkotott képet támasztja alá.

Az angol vámok leépítése azonban a holland fejlődés előtt is megnyitotta az utat. Tekintettel arra, hogy a holland exportorientáció a mezőgazdaságra támaszkodott, ez nem csupán a gazdaság kis élenjáró szektorát, hanem szélesebb bázisát erősítette meg, és az iparosításnak is fokozatos, folyamatos lehetőséget nyitott. Végül is a mezőgazdaság korszerűsítése, amely most már nem csupán a művelhető földterület kiterjesztését, de a hozamok lényeges növelését, s a piachoz való gyors alkalmazkodást, új kultúrák meghonosítását és intenzív állattenyésztés előtérbe állítását is jelentette, megteremtette az élelmiszeripar kiépítésének lehetőségét is. Hollandiában az élelmiszeripar az iparosítás indító és vezető ágazata lett. Az élelmiszeripari export vezető szerepe mellett a textilipar, amely a második helyen állt az iparosodásban, inkább a mezőgazdasági jövedelmek növekedése és az élelmiszerexportból származó jövedelmek révén bővülő belső piacot elégítette ki. A mezőgazdasági kivitel eleinte a hagyományos vágányokon indult. Az Angliába irányuló állatkivitel ugrásszerűen emelkedett:

---

* Baasch, E.: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena, 1927.

*Holland mezőgazdasági export**

Év	Szarvasmarha	Juh
1843	1 000	42 000
1850	50 000	165 000
1864	143 000	261 000

Az exporttal párhuzamosan növekedett az állatállomány is, bár erre vonatkozóan csak az 1860-as évektől rendelkezünk megbízható adatokkal. A 19. század második felében a stagnáló juhállomány (900 000 darab) mellett 1 335 000-ről 2 027 000-re emelkedett a szarvasmarha és 281 000 darabról 1 260 000 darabra a sertésállomány. A szarvasmarha-állomány különösen Frieslandben volt magas, ahol egyébként az egyik legjobb fajtát is sikerült kitenyészteni. A holland szarvasmarha-állomány nagyjából elérte a dán állomány létszámát, és bár mindkét ország állattenyésztésének hajtóereje az Angliába irányuló export volt, a két ország termelési struktúrája lényeges különbségeket mutatott.** Hollandiában sem a tej- és vajtermelés, sem a gabonatermelés nem érte el a dániai méreteket. A két ország komoly versenyben állt egymással, és a holland mezőgazdaságban a füves legelőterületek aránya lényegesen magasabb volt. A holland állatkivitel az 1890-es évektől az első világháborúig ismét megkétszereződött. Az állatállomány gyarapodása a tejgazdaság fellendülését is maga után vonta. A vaj- és sajttermelés már 1830 és 1840 között erősen növekedett, és a vajexport mennyisége 10 esztendő alatt háromszorosára, a sajtexport kétszeresére ugrott.*** A vajtermelés 1846-ban 90 000, 1870-ben 200 000, 1893-ban 350 000, végül 1914-ben 700 000 tonnára emelkedett. Az export közel fele Angliába irányult, de hamarosan megnyílt a másik nagy piac, Németország is, amely a századfordulón a holland vajkivitel 39%-át vette át. A holland vajtermelés azonban, bár a háború előtt már nagyobbrészt gyári jellegűvé vált (70 : 30% arányban), elmaradt a dán mögött. A sajttermelésben — amelynek ugyancsak nagyrészt Anglia biztosított piacot — Hollandiáé volt az elsőbbség (1913 körül mintegy 900 000 tonnát termeltek, és ennek $^2/_3$-át exportálták).

---

* Stuivenberg, 1977. 221.

** Milward, A. S.—Saul, S. B.: The Development of the Economies of Continental Europe 1850—1914. London, 1977. 188.

*** Griffiths, 1979.

Az állattenyésztés és tejgazdaság fejlődésével szemben a búzatermelést Hollandiában is elérte az amerikai búza versenyének pusztító hatása. Az 1870-es évektől a termelés már alig növekedett, miközben a behozatal megháromszorozódott.

A holland agrárfejlődés a kis parasztgazdaság keretei között játszódott le. A nagybirtok Hollandiában jórészt ismeretlen volt. Alig több mint 200 birtokos rendelkezett 100 hektárnál nagyobb birtokkal. A 10 és 100 hektár közötti birtokok száma sem emelkedett a háború előtti negyedszázad folyamán. Annál gyorsabban szaporodott az 1-től 5 hektárig terjedő (75 000-ről 106 000-re), továbbá az 5-10 hektár nagyságú gazdaságok száma is (34 000-ről 41 000-re). A kisbirtokok számának növekedését az újabb földterületek művelés alá vonása csak részben tette lehetővé. További fontos tényezőként említhetjük meg a gyors népességszaporodást, amely a nem túl gyors iparosodás mellett a földterület elaprózódásához vezetett. A kicsiny gazdaságok azonban rendkívül intenzív művelést folytattak, s gyorsan terjedt a kertgazdálkodás. A virág- és virághagyma-termelés fejlettségét mutatja, hogy már az 5 hektárnál kisebb birtokok is piacra termeltek. Bár a mezőgazdasági keresők részesedése az 1846. évi 45%-ról 1906-ra a foglalkoztatottak 28%-ára csökkent, ez még nem járt a mezőgazdasági foglalkoztatottak létszámának abszolút csökkenésével, sőt 1849 és 1910 között az agrárkeresők száma 394 000 főről 528 000 főre emelkedett.

A mezőgazdaság fejlődésével karöltve haladt a holland élelmiszeripar újabb és újabb ágainak kiépülése. A vaj- és sajttermelés mellett — Európában úgyszólván egyedülálló módon — a mezőgazdaság által termelt termékek legnagyobb részét feldolgozták, s feldolgozott formában — részben export útján — értékesítették. Az exportiparágak egész sora fejlődött ki, s a holland élelmiszerfeldolgozó ipar egyike volt a legfejlettebbeknek Európában.

A hagyományosnak tekinthető vaj- és sajttermelés mellett a tejfeldolgozás modern, új ágaként született meg a tejkonzerv- és a tejporgyártás. A századfordulón már 63 gyár és üzem termelt, elsősorban az angol piacra. A groningeni vidék jelentős burgonyatermelése — Európában ekkor még teljesen szokatlan módon — hamarosan az élelmiszeripar új ágát, a burgonyaliszt termelését alapozta meg, s a glukóz, továbbá a burgonyából előállított szesz ugyanúgy az angol piacon kötött ki, mint a búzatermő vidékekre települt szalmafeldolgozó üzemek gyártmányai.

A holland élelmiszeripar azonban nemcsak a hazai mezőgazdaság termékeinek feldolgozására épült. A gazdaság hagyományos ága, a gyarmati kereskedelem, mindenekelőtt a Hátsó-Indiából származó gyarmatáruk, az élelmiszeripar további ágainak kiépítését ösztönözték. A 19. század közepén a holland import 25%-a Hátsó-Indiából származott, és bár a gyarmatok szerepe csökkent az ország külkereskedelmében, a gyarmati kereskedelem továbbra is jelentős

*Hollandia gyarmatáru-behozatala**

Megnevezés	1870—1879 évi átlag tonnában	1910—1919
Cukor	209 500	1 490 900
Dohány	13 400	108 200
Tea	2 110	33 800
Gumi		22 300
Kávé	83 500	52 600

jövedelmi forrás maradt.** Ebben nem kis szerepet játszott, hogy a behozott gyarmatáruk mind nagyobb részét már nem nyers, hanem feldolgozott formában értékesítették. Az importált dohány a szivargyártás kiépítésére adott alapot. Méreteiben és hatásában ennél jelentősebb volt azonban a cukoripar. Már a 19. század első felében nagy mennyiségben érkezett Jáváról a holland kikötőkbe a nádcukor, amelyet kis finomítókban dolgoztak fel és részben szállítottak tovább. A kis cukorfinomítók helyét később jelentős gépi üzemek vették át. 1830-ban a cukorgyártásban munkába állították az első gőzgépet. A jávai cukornád behozatala már ekkor is ugrásszerűen nőtt (1825: 0,3 millió kg, 1830: 73 millió kg) és hasonlóan emelkedett Hollandia finomítottcukor-exportja. A század harmadik negyedére hatalmas cukoripar fejlődött ki, amelynek jelentőségét mi sem illusztrálja jobban, mint hogy az 1860-as években az amszterdami ipari termelés közel felét ez az iparág állította elő. Az 1870-es évektől, amikor a jávai cukornád egy részét már közvetlenül Angliába szállították, a hazai répatermelés nőtt meg ugrásszerűen, s a holland cukor az ország egyik legfontosabb exportcikke lett.

*Holland növénytermelés****

Év	Cukorrépa	Burgonya	Búza	Rozs
	ezer tonnában			
1890	732	18 941	1 912	3 916
1900	1 509	28 338	1 646	4 808
1913—14	1 914	42 562	2 037	5 954

---

* Stuivenberg, 1977. 270.

** Vries, J. de: The Netherlands Economy in the Twentieth Century. Assen, 1978. 37.

*** Griffiths, 1979. 90.

Hollandiában már a napóleoni háborút követően 27 csokoládégyár dolgozta fel a gyarmatokról érkezett kakaót. Van Houtten találmánya a kakaópor előállítására fontos bázist adott az új ipar lendületes fejlődésének. A margarinipar már a hagyományos mezőgazdasági termelés, az új élelmiszeripar és a vegyészeti technika sajátos kombinációjaként jött létre. A háború előtt 28 gyár 84 000 tonna margarint termelt, ami végül is az Angliába irányuló élelmiszerexport egyik legfontosabb tétele volt.

A holland ipar legfontosabb ága, a foglalkoztatás, a termelés és az export együttes figyelembevételével, az élelmiszeripar volt. Ahhoz képest, hogy Hollandia távolról sem tekinthető a 19. század klasszikus ipari országának, meglepő, hogy milyen magasra nőtt az ipari foglalkoztatottak aránya a kereső lakosság körében. Már az első ismert, 19. század közepi népszámlálás a keresők 24%-át az iparban találta. Ez az arány a század végére megközelítette az összes kereső egyharmadát, s ekkor, 1899-ben, az ipari foglalkoztatottak száma már abszolút mennyiségben is meghaladta a mezőgazdasági keresőkét.

*Ipari foglalkoztatottság**

Iparág	1849		1889		1909	
	fő	%	fő	%	fő	%
Egész ipar	298 800		482 300		756 500	
Élelmiszer	32 100	10,7	72 300	15,0	116 200	16,2
Textil	54 100	18,1	60 600	12,6	81 000	11,3
Vas és fém	33 100	11,1	56 800	11,8	168 200	18,6
Építőanyag	60 500	20,2	112 700	23,4	152 500	21,4

Belgium, Svájc és Hollandia tehát, eltérő történeti előzmények talaján, eltérő utakon indultak el a 18—19. század fordulója körül a modern gazdasági átalakulás útján. Európa nyugati régiójában már a 19. század első felében gyors növekedést értek el; Belgium és Svájc csupán az 1830 és 1860 közötti évtizedekben is megkétszerezték nemzeti terméküket. Hollandia ettől némileg eltérően, lassabban mozdult, s a jelzett harmad évszázadban csak mintegy másfélszeresre növelte jövedelmét. A három ország fejlettségi színvonala, egy főre jutó bruttó nemzeti termékben számítva, 1860-ban már 50-60%-kal túlszárnyalta az európai átlagot, melyet 1830-ban még csak 10-20%-kal múlt felül. Belgium és Svájc esete az egyértelmű kiugrásról, az ipari forradalommal meginduló átalakuláshoz való kivételesen gyors, s az európai országok még nem mozduló zömét gyorsan elhagyó, iparosodásra épített gazdasági fejlődésről tanúskodik. Hollandiában, ahol az iparosítás csak vontatottan, mintegy az agrárfejlődés kiegészítéseként indul útjára, jóval lassúbb az előrehaladás. Ez leginkább a három kis ország összehasonlításában érzékelhető. 1830-ban Hollandia egy főre jutó gazdagsága még 20-30%-kal meghaladta a svájci és belga szintet, 1860-ban már 5-10%-kal lemaradt mögöttük. A század eleji kiemelkedő holland fejlettségi szint a gyorsan iparosodó Nyugat-Európában a század közepén már csak átlag körüli, ami azonban még mindig az európai átlag másfélszeresének felel meg.

---

* Jonge, J. A. de: De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914. Amsterdam, 1969. 95.;

A 19. század második felében, utolsó harmadában azonban mindhárom ország fejlődése lényegesen felgyorsul, és a megelőző évtizedekben kibontakozó gazdaságszerkezeti átalakulásuk kiteljesedik.

A szén és a vasutak szerepe a belga iparosításban

Belgium a 19. század első felében, mint láttuk, leginkább az angol fejlődési utat követte, s a kontinensen nem találunk még egy olyan országot, amelynek modern átalakulásában annyira központi szerepet játszott volna a szén. 1846-ban a szénbányászatban alkalmazott gépek kapacitása 19 ezer lóerőt tett ki, s ez azt jelentette, hogy az ország gépparkjának $^1/_3$-át a szénbányászatban találhattuk. A növekedés középpontjában a század második felében is a szénbányászat gyors fejlődése állott:

Belgium széntermelése[*]

Év	Ezer tonnában
1830	2 305
1850	5 821
1870	13 695
1890	20 366
1900	23 463
1910	25 523

---

[*] Mitchell, 1975. 186—188.

A széntermelés, melynek egyötödét 1910-ben Franciaországba exportálták, több mint 100 000 bányásszal a legtöbb munkást foglalkoztató iparág volt Belgiumban. A szén és vas együttes előfordulása már viszonylag korán (amikor Belgium még mint holland tartomány élvezte I. Vilmos holland király gyámkodását) erős indító lökést adott Belgium iparának. A konjunkturális ingadozásoktól eltekintve, a század közepétől ez a helyzeti előny hatványozottan érvényesült a vasutak révén.* Belgium már 1850 előtt is sűrű úthálózattal és hajózható vízi utakkal rendelkezett. A vasút azonban mégis meghatározó szerepet töltött be a belga iparosodásban, mivel az ország számára legfontosabb kontinentális piacok, mindenekelőtt a német és francia piac, a vasutak révén nyíltak meg Belgium számára. Az első vasúti terveket a kereskedők karolták fel 1829-ben hogy termékeiket eljuttathassák a Rajnához. A vasútépítés hamarosan állami ügy lett,** mivel Belgium magához akarta ragadni az északi-tengeri kikötők és Németország közötti forgalmat. Az ötvenes évektől a vasútépítés ugyan átmenetileg magánvállalkozás, de a hetvenes évektől az állam megkezdte a fontosabb vonalak felvásárlását.*** A vasúthálózat végül is nemcsak a belső piac kitágulását, de erős ipar és tranzitkereskedelem kiépítését is lehetővé tette. 1840-ig 334 km vonal készült el, s 1860-ig már 1730 km vasutat nyitottak meg a a forgalom számára. 1870-re 2267 km magánvasút épült, amit 869 km állami vonal egészített ki. A hetvenes évektől a századfordulóig — most már ismét főleg állami befektetésekből — újabb 1500 km vasútvonal épült fel. 1850 és 1885 között, a vasútépítés csúcspontján, évi 100 km új vonalat adtak át a forgalomnak, és mire 1884-ben megalakult a nagy állami vasúttársaság, a vasúthálózat fő vonalai lényegében már kiépültek. A következő időszakban főleg helyiérdekű vonalak kiépítésére került sor, nemegyszer keskenyvágányú vasutak formájában. Belgium vasúthálózata az első világháború előtt 10 000 km hosszúságban hálózta be a sűrű lakosságú, kis országot, amelyben a tranzitforgalom is növelte a befektetés profitabilitását. A vasutak kihasználása Belgiumban volt a legjobb. Az 1 km vaspályára jutó 6,3 km^2 országterület és a 100 000 lakosra jutó 63 km vasútvonal által jellemzett, fejlett vasútrendszeren a szállított áruk mennyisége 1089 t-t tett ki, az egy főre jutó utazások száma évente 27 volt, ami összességében még Nyugat-Európán belül is a legfejlettebb vasúti rendszert reprezentálta. A tudatos gazdaság- és külkereskedelem-politika nyilvánvalóan segítette a belga vasútépítést. Nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy az ország nagyobb részének viszonylag sík területe az építkezések költségeit alacsonnyá, a nagy népsűrűség pedig a forgalmat élénkké tette. A belga vasutakhoz egyébként két fontos újítás is fűződött; egyrészt itt alkalmazták először a hálózat különösen rugalmas kiegészítésére alkalmas, olcsó, keskenyvágányú vasutat, másrészt az olcsó munkáshetijegyet.* A vasútépítéseket egyébként nyilván ösztönözte a hazai vas és szén bősége és viszonylagos olcsósága, a vasútépítés korszaka előtt meghonosított részvénytársasági vállalati formák és beruházó bankok jelenléte. Ez utóbbi tényező már az 1850—1860-as években, a vasútépítés első szakaszában is fontos szerepet játszott. A nagybankok ezután hamarosan az európai vasútépítések legfőbb vállalkozói közé sorakoztak fel. A Société Générale, a legtőkeerősebb belga bank például számos nagy francia vállalkozásból részesedett Európa legkülönbözőbb országaiban, Spanyolországtól Törökországig és Itáliától Oroszországig. A Société Belge des Chemis de Fer voltaképp nagy nemzetközi beruházási tröszt volt. Belga pénzintézetek és iparvállalatok kezdeményezték a hálókocsi-hálózat megteremtését is 1876-ban a Compagnie Internationale des Wagons et des Grands Express Européens megalakításával.

---

* Vö. Laffut, M.: Les chemins de fer belges, 1830—1913. In: Lebrun (ed.): Histoire quantitative 1982.

** Hansotte—Dhondt—Bruwier—Lebrun. In: Lebrun. (ed.): Histoire quantitative 1979.

*** Supple, B.: The State and the Industrial Revolution. 1700—1914 In: Cipolla (ed.), 1973. 327.

A Société Générale és a Banque de Belgique — mint láttuk — kezdettől fogva nyitott volt a Crédit Mobilier típusú üzletek iránt. Korán bekapcsolódtak a részvényüzletbe, s az 1860-as években jelentős értékű ipari és vasúti részvényt tartanak tárcájukban. Ebben az időben a kibocsátott részvények 20%-a a Société Générale tulajdonában volt, és a Rothschildokkal együtt viszonylag korán 31 részvénytársaság tartozott a bank érdekkörébe, beleértve szénbányákat, vasüzemeket, üveggyárakat, textil- és cukorgyárakat is.** A másik nagybank sem maradt le, hiszen 29 iparvállalat alapításában vett részt. Míg a Société Générale a hetvenes évektől is tovább erősödött, és a vasutak, ipari konszernek mellett mind nagyobb szerephez jutott a tőkeexportban, és megnyitotta páncélszekrényeit a betétek előtt is, addig a Banque de Belgique nem tudta elkerülni a Crédit Mobilier típusú bankok sorsát; megalapozatlan vállalkozásai, spekulációkban való részvétele a nyolcvanas évek közepén végül is csődbe kergette a bankot. Addigra azonban már 4 további nagybank is megalapozta jövőjét, közöttük nem utolsósorban a Banque Liègeoise. A részvénytársaságok gyors növekedését a rendkívül liberális belga részvénytársasági törvény is elősegítette: 1852-ben 191 részvénytársaság működött az országban 880 millió frank alaptőkével. Számuk 1873-ban 314-re, tőkeerejük 2 milliárd frankra emelkedett, majd 1892-re már 1000 részvényes vállalat működött 3 milliárd frank tőkével.

Az intenzív tőketevékenység egyik intézményes újításaként hozták létre a holding társaságokat a villamoshálózat és a vasúthálózat finanszírozására. A három legnagyobb belga holding vállalat — köztük a leghíresebb a Société Financière des Transports et d'Enterprises Industrielles — német és francia közreműködéssel vezető szerepet játszott a világ villamosipari befektetéseiben.

---

* Heaton, 1948. 528.

** Cameron—Crisp—Patrick —Tilly, 1967. (Belgiumról szóló fejezet.)

A belga tőkekivitel nem elsősorban Kongóba, az ország egyetlen gyarmatára irányult, hanem inkább Oroszországba. 1913-ban a közel 2 milliárd $-ra becsülhető exportált belga tőke jelentős részét oroszországi erőművek, városi villamosvonalak, a vas- és acélipar s a szénbányászat kiépítésébe fektették.* A Don-medence, a Kaukázus és más ipari területek Cockerill és a belga nagybankok tevékenységének színterei voltak. A vasútépítés különlegesen nagy ösztönzést adott a vasiparnak. A kokszolható szén formájában Belgiumban a modern vasipar lényeges feltétele rendelkezésre állt. A modern kohászat első charleroi-i bázisai korán, már a húszas években kiépülnek, majd a Cockerill testvérek alapítják meg üzemüket. Az ötvenes évekre a belga vasipar termelése már elérte a 200 000 t-t, és a kemencék fele már széntüzelésű volt. A következő 60 év alatt azonban a nyersvastermelés több mint megtízszereződött. Az acéltermelés Liège környékén 1865-ben indult, majd 1893 után jelentősen felgyorsult, annak ellenére, hogy Belgiumban — más hagyományos vastermelő országokhoz hasonlóan — viszonylag hosszan őrizte pozícióit a kevert vas is.

*Vas- és acéltermelés Belgiumban***
ezer tonna, ötéves átlagban

Időszak	Vas	Acél
1850—1854	201	—
1870—1874	594	90
1890—1894	758	610
1910—1913	2171	2280

A kiváló nyersanyagadottságok és szállítási feltételek hatására az acélipar azonban gyorsan tört előre, s hamarosan fontos exportiparrá vált. A század elején mintegy 600 000 t, a háború előtt ennek a mennyiségnek már több mint kétszerese (1,4 millió t) a szomszédos és távoli országok piacain került elhelyezésre.

A belga föld a vasérc mellett más fontos érceket is rejtett a méhében. Ezek közül különösen a cink bányászata — 200 000 tonnára rúgó termeléssel —

---

* McKay, J. P.: Pioneers for Profit. Foreign Entrepreneurship and Russian Industrialzation 1886—1913. London—Chicago, 1960. Részletesen szól az oroszországi belga tőkebeifektetésekről.

** Mitchell, 1975. 225.

európai viszonylatban is jelentős volt. A vas- és fémipar a világháború előtt közel 150 000 munkást foglalkoztatott, ez a belga munkáslétszám 15%-át tette ki. A szénbányászat és a vasipar mellett Belgium harmadik legjelentősebb iparága, a textilipar is az ipari forradalom szülötte volt. A gyapjú és a lenipar flandriai hagyományai jó hátteret biztosítottak a pamutipar gyors 19. századi fejlődésének. Míg a leniparban a modern gyárak több százezer főt foglalkoztató háziiparra támaszkodtak, addig a pamutipar eleve gyári jelleggel épült ki, és a gyapjúipar is erősebben fordult az új üzemi formák felé. A leginkább Gent (pamut) és Verviers (gyapjú) körzetében megtelepedett textilipar területileg is jól kiegészítette a vas- és szénipart. A belga textilipar gyors fejlődésében szerepet játszott, hogy mind az angol gépek, mind az angol szakemberek elérhető közelségben voltak. A belga textilipar 1830 és 1914 között a fonal- és a szövettermelésben egyaránt átlagosan évi 3%-os növekedést ért el. A pamutiparban alkalmazott orsók száma az 1834. évi 200 000 darabról 1877-re 800 000-re, majd 1913-ra 1 492 000 darabra emelkedett. Az első világháború előtt a textil- és ruházati ipar a belga ipar egyik legerősebb ágazata volt. Közel félmillió munkásával az ipari munkások több mint egynegyedét — a textilipar 15,4, a ruházati ipar 11,4%-ukat — foglalkoztatta.

A belga textilipar külön említést érdemlő, speciális ágazata volt a hagyományos csipkegyártás. A kizárólag háziiparra alapozott gyártási technológiával (1875-ben még 175 000, 1896-ban már csak 98 000 munkással) képesek voltak az Egyesült Államok piacára is behatolni. Ennek hatására a századforduló után, a más iparágakban tapasztalható erős koncentrációs folyamattal szöges ellentétben, a csipkeipar házi munkásainak száma ismét emelkedett. A csipkeipar a belga textilipar más ágazatainál erősebben exportra dolgozó ágazat volt, amely a háború előtt termelésének 71%-át külföldön értékesítette.*

A hagyományos iparágak súlyából következett, hogy Belgiumban viszonylag korán jelentős gépipar épült ki. A fejlődés útja a már ismert sorrendet követte: először kereslet a textilipari gépek iránt, ezek előállítását követte a gőzgép, majd a szerszámgépek gyártása. A vasúti konjunktúra adta az újabb lökést. A nagy belga vasipari üzemek — élükön a Cockerill-céggel — gyorsan berendezkedtek vagonok és mozdonyok gyártására, és termelésük nagy részét export útján értékesítették. Belgium fontos piachoz jutott a későn iparosodó európai országok vasútépítése révén, amelyben belga üzletemberek jelentős érdekeltséget vállaltak. Közép- és Kelet-Európa klasszikus vasúti vállalkozói között találjuk például a belga Straussburgot** is, és a belga tőkebefektetések nyomán nagy mennyiségű vasúti sínt, vagont és mozdonyt adtak el ezekben az országokban. Az 1860—1870-es években Magyarországon felhasznált vasúti gördülőanyag is jórészt belga gyártmány volt. Később a kelet-európai piacok fontossága csökkent, és szerepüket mindinkább a dél-amerikai vette át. A belga gépiparban a gőzgép játszotta a központi szerepet, sőt talán túlzottan is a gőzgépekre épült. A belga gépiparnak a 19. század végén szükségessé vált technikai átalakítása is csak vontatottan és hiányosan ment végbe. 1890 után azonban mégis tapasztalható volt bizonyos megélénkülés, amikor a villamosság alkalmazása előtérbe került. Belgium igen magas népsűrűsége következtében jó villamosenergia-fogyasztónak bizonyult, mi több, tőkeexportja keretében sok európai, s különösen orosz város villamosításában vagy városi villamosközlekedésének kiépítésében működött közre. Belgák építették a villamos erőműveket Frankfurttól Varsóig, Nápolytól Lembergig, és egyedül Oroszországban 33 belga villamosvállalat működött.

---

* Houtte, J. A. van: Esquisse d'une histoire économique de la Belgique. Louvain, 1943. 183.

** Jacquemyns, G.: Langrand-Dumonceau promoteur d'une puissance financière catholique. Bruxelles, 1960.

A tőke- és áruexport szerencsés kombinációja több nagyvállalat fejlődését alapozta meg. A Société des Ateliers de Construction Electriques a hetvenes években kezdte működését Charleroi-ban, s a századforduló után több ezer munkást foglalkoztató nagyvállalattá fejlődött. Néhány, többnyire exportra termelő új nagyvállalat létesült a mezőgazdasági gépgyártás, az autóipar vagy a fegyvergyártás ágazataiban, de a belga gépipar hagyományos, 19. századi struktúrája keveset változott.

A hagyományos és a nagy szénkészletekre alapozott iparágakhoz tartozott a 15—16. századi múltra visszatekintő belga üvegipar is. A 18. század végétől jórészt Charleroi környékére koncentrálódó üvegipar hamarosan világhírre tesz szert. Mind a fehér-, mind a színesüveg-termelés gyorsan nőtt, és a 20. század elején 90 millió m^2-es termelésével a belga üvegipar európai viszonylatban az elsők közé emelkedett. Ekkorra azonban a Siemens-kemencék a gyártási eljárást lényegesen modernizálták, és a fűtőanyagköltséget nagymértékben csökkentették. Mivel azonban a beruházás költségei növekedtek, a kisüzemek helyét új, nagy gyárak vették át. A termelés költségeit gyakran negyedére csökkentő belga üvegipar megőrizte pozícióit a külföldi piacokon, s az Egyesült Államok és a fejlett európai országok legfőbb szállítója maradt.

A belga ipar erős exportorientációja különösen fontossá tette a külkereskedelmet e korán iparosodó, de versenytársaihoz képest kicsiny és kis lélekszámú ország gazdasági életében.

Belgium gazdaságpolitikája az 1860-as évek közepéig többé-kevésbé követte a nagy kereskedelmi partner, Anglia politikáját. A negyvenes évektől gyorsan terjedt a szabadkereskedelem eszméje. Társaságok alakultak és szálltak síkra mellette, sőt 1847-ben Brüsszel adott helyet a szabadkereskedelemért küzdők nemzetközi kongresszusának. Belgiumban is 1861-ig tartott, míg több lépcsőfokon keresztül eljutottak a teljes vámmentességhez. A hetvenes évek elejétől viszont, amikor Franciaország felmondta liberális kereskedelmi szerződését, megindult a visszatérés a protekcionizmushoz,* bár a 9%-os értékvámnak megfelelő belga vámszínvonal Európában az alacsonyabbak közé tartozott az első világháború előtt.** Belgium gazdasági életében, földrajzi helyzete következtében, fontos szerepet játszott a tranzitkereskedelem, melynek bevételei lényegesen javították a fizetési mérleget. Ennek ellenére Belgium külkereskedelmi mérlege állandóan passzív volt, holott a kivitel ugrásszerűen emelkedett a 19. század folyamán. Az ország exportjának értéke az 1830 körüli 300 millió frankról a 20. század elejére közel 9 milliárd frankra ugrott.*** Belgium ipari exportja azonban nem tartott lépést az ipar nyersanyag- és a lakosság élelmiszerszükségletével. A cukor kivételével — ahol a belga cukorfinomítók az 1902. évi brüsszeli cukorkonvenció alapján komoly exportlehetőséget szereztek — valamennyi más fontosabb élelmiszerből behozatalra szorult az ország. Húst, bort és gabonát Argentínából, búzát és petróleumot Romániából importáltak.

Belgium egy főre jutó külkereskedelmének értéke Európában a legmagasabbak közé tartozott. 1860 és 1910 között, az évi 4%-os exportnövekedés következtében, Belgium részesedése az európai exportból jelentősen nőtt: 1860-ban csak 4, 1910-ben már 7%-át tette ki annak és a nemzeti jövedelemhez viszonyított 33%-os aránya Európában a legmagasabb volt.**** Belgium, Európa három gazdasági nagyhatalma közé ékelve, módszeresen kereste a külső piacokat. Néhány sikertelen gyarmati vállalkozás után — a Belga Kongó megszerzését követően néhány árucikkel, például elefántcsonttal, gumival, bizonyos ércekkel folytatott kereskedelem kivételével — végül is az ország legfontosabb kereskedelmi partnereit a szomszédos nagyhatalmakban találta meg. A belga export 65-70%-át ezek az országok vették át.

A rohamos ütemű belga iparosodást nem kísérte a mezőgazdaság hasonló ütemű fejlődése.***** A francia forradalom vívmányainak átültetése, többek között az egyházi, kolostori földek kisajátítása és áruba bocsátása nyomán a birtokviszonyokat a paraszti kisbirtok uralma jellemezte. A birtokosok 75%-ának kevesebb földje volt 10 hektárnál. Ezek birtokolták a földterület közel 10%-át, amely az 1000 acre-en felüli földterülettel együtt is csak 20%-ot tett ki. A belga falut a 100-tól 1000 acre-ig terjedő középbirtokok nagy szerepe (a földterület

* Le commerce extérieur de la Belgique 1830—1913—1939. Présentation critique des données Statistiques. In: Lebrun (ed.), Histoire quantitative 1982.

** Tariff Level Indices. Geneva, 1927. 15.

*** Houtte, 1943, 183. skk.

**** Bairoch, P.: Geographical Structure and Trade Balance of European Foreign Trade from 1800 to 1970. Journal of European Economic History, 3. 1974.

***** Vö. Bublot, G.: La production agricole belge. Étude économique séculaire 1846—1955. Louvain, 1957.; Slicher van Bath, B. H.: The Agrarian History of Western Europe, A. D. 500—1850. Louvain, 1963.; Rowntree, B. S.: Land and Labour; Lessons from Belgium. London, 1910.

32%-a) jellemezte, de a földterület közel felén paraszti kisbirtokokat vagy kisbérleteket találunk. Az ország megművelt területe Belgiumban nem növekedett, és bár mintegy 50%-os hozamnövekedés következett be, a gabonatermelés mennyisége alig nőtt.* Lényeges fejlődés csak a burgonya — jórészt 1850 és 1880 között lejátszódó —, valamint a cukorrépa termelésében volt megfigyelhető.

Mivel Belgium lakossága ugyanezen időszakban több mint 50%-kal emelkedett, az egy főre jutó termelés — legalábbis gabonában — csökkent. Nem volt számottevő az állatállomány növekedése sem. A juhállomány a század végére csökkent (662 000 darabról 200 000 darabra), amit a szarvasmarhaállomány közel 50%-os gyarapodása, s a közel két- és félszeresére növekvő sertésállomány (500 000—1,2 millió) kompenzált. A mezőgazdaság jelentősége azonban csökkent Belgium gazdasági életében, s a századforduló körül a keresőknek már csak 23%-a dolgozott a mezőgazdaságban, ami a kontinens országai között a legalacsonyabb volt. Ezzel szemben a foglalkoztatottak 39%-a már az iparban, 38%-a pedig az egyéb szektorokban dolgozott.

A belga gazdaság vezető ágazata tehát az ipar volt, s figyelmet érdemel a kereskedelem jelentős (a keresők 13%-át foglalkoztató) súlya is. Milward és Saul feltételezik, hogy a 19. század folyamán Belgium ipari növekedése megelőzte Franciaországét és Németországét. Ha Belgium korábban indult, mint nagy szomszédai, s ez javítja 100 éves átlagát, a század második felétől a belga ipar még oly gyors fejlődése ellenére sem vehette már fel mennyiségileg a versenyt a németteI. A nehézipar vezető szerepe változatlan maradt. Az 1900-as cenzus 1,1 millió ipari foglalkoztatottat számolt össze, és ebből 300 000-et a bányászat, a kohászat és a vasipar területén. A belga nehézipar azonban nem a második, hanem az első ipari forradalom nehézipara volt, és a századforduló új iparágai kevésbé voltak sikeresek. Feltehető, hogy ebben a gyenge oktatási rendszer és a Nyugat-Európa több más országához képest elmaradottabb szociális viszonyok is szerepet játszottak. Mitchell szerint 1900 és 1913 között a belga ipari termelés 60%-kal nőtt, ami már nem sorakozott az európai élvonalba, ha nem is tekinthető alacsonynak. Lebrun viszont 1850 és 1910 között 3-4%-ra becsüli az ipari termelés évi gyarapodását. Figyelembe véve a belga ipar korai indulását, és a század közepére elért viszonylag magas fejlettségét, ez az ütem magasnak ítélhető.** Bairoch Belgiumot Európa második legjobban iparosodott országának tekinti. Számításai szerint a századforduló körül az egy főre jutó ipari termelés Belgiumban kétszeresen meghaladta az európai átlagot, s ő is 3,2%-os évi átlagos ipari növekedésről beszél 1830 és 1913 között.***

---

* Bublot, 1957. 36. és 40. tábla.

** Lebrun (ed.).: Histoire quantitative 1979.

*** Bairoch, Commerce... 1976. 139.

Mindezek nyomán 1830 és 1913 között Belgium bruttó nemzeti terméke meghatszorozódott, és a jövedelem egy főre számított szintje is közel három- és félszeresére emelkedett. Míg 1870-ben az egy főre jutó jövedelem Belgiumban alacsonyabb volt, mint Svájcban vagy Hollandiában, fél évszázados, évi átlagos 1,34%-os egy főre jutó növekedéssel 1913-ban már lényegében azonos volt a svájci egy főre jutó jövedelemmel, és 20%-kal meghaladta a hollandot.

A modern gazdasági átalakulás és az új iparágak Svájcban

Míg Belgiumban a szénbányászat, a vas- és gépipar volt a nemzeti gazdaság legfőbb húzóereje, s a textilipar — jelentősége ellenére — csak a harmadik helyen állt, Svájcban, ahol a korai iparosodás húzóágazata is a textilipar volt, a század második felének ipari fellendülésében is meghatározó szerepe volt a textiliparnak.

A textilipar az iparon belüli viszonylagos súlyát illetően mégis visszaszorult. Ez tükröződik a textilexport növekedése ellenére lejátszódó részesedéscsökkenésében:

*A svájci textilipar exportértéke**

Év	Millió frank	Index	Az összes export %-a
1840	151,3	100	72,6
1887	388,2	256	57,9
1899	429,4	283	53,9
1912—13	608,1	402	44,5

Hasonló kép tárul elénk a foglalkoztatási megoszlást illetően is. Már 1800-ban 158 000 ember dolgozott a svájci textiliparban, és 1850-ig ezeknek száma 224 000-re emelkedett; 1880-ban 302 000 — majd némi visszaesés után —, 1910-ben 326 000 főt számláltak ebben az iparágban. A textilipari munkásság belső megoszlása figyelemre méltó változásokat tükröz. Egyrészt a textiliparon belül a pamutipar 1850-ben 80 000 embert foglalkoztat, 1910-ben viszont csak 38 000-et. A selyemipar viszont 1800-ban 6000, 1880-ban 63 000, 1910-ben 51 000 alkalmazottal dolgozott, míg a hímzőipar 1800-ban 30 000, 1910-ben 72 000 embernek adott munkát. A másik megfigyelhető tendencia, hogy míg 1800-ban 7 : 1 az arány a textil- és ruházati ipar között, ez 1850-re már 3 :1 arányra, 1910-ben pedig 1 : 1 arányra módosul.* A 19. század elején a 158 ezer textilmunkással szemben azonban a többi iparágban összesen csak 26 ezren dolgoztak. 1850-ben 224 000 textilmunkást írtak össze, és 90 000 ember dolgozott az egyéb iparágakban. A 19. század végére viszont már csak az ipari alkalmazottak fele dolgozott a textiliparban, s 1910-re arányuk még tovább csökkent. A textilipar relatív visszaszorulása ellenére, az iparág az egész 19. században kiemelkedő szerepet játszott. A textilipar nagyobb ingadozás nélkül 1872-ig 2 millió orsóra bővítette gépi állományát, ettől kezdve az orsók száma némileg csökken a sokkal termelékenyebb selfaktor orsó bevezetése folytán. A szövés gépesítése is megfelelően haladt. A termelés $^2/_3$-át export útján értékesítették. A textilipar multiplikátor hatása is jelentős volt. A svájci ipar nevezetes újításai, ismertebb találmányai azonban többnyire mégsem ehhez az iparághoz kapcsolódtak. Svájcot inkább hagyományos óraipara fémjelezte, habár mind foglalkoztatottság, mind export tekintetében ennek az iparágnak a súlya a svájci gazdaságban kisebb volt. Az óraiparban foglalkoztatottak száma is ugrásszerűen nőtt: 1880-ig 9000 főről 45 000 főre emelkedett, a következő három évtizedben azonban már csak további 10 000 ember talált itt alkalmazásra. A svájci óragyártás első helyen állt a világon, s az exportált órák mennyisége az 1890. évi 4,4 millió darabról 1901-re 8 millióra, majd 1913-ra 13,8 millióra emelkedett.**

---

* Bosshardt, A.—Nidegger, A.: Die schweizerische Aussenwirtschaft im Wandel der Zeiten. In: Ein Jahrhundert schweizerischer Wirtschaftsentwicklung. 1964. 324.

A századfordulóig az óragyártás, mind a termelés volumenét, mind a foglalkoztatást illetően, Svájc második legfontosabb ipara volt. Erre az időpontra

*Az óratermelés értéke****

Év	Millió frank	Index	Óraexport az export %-ában
1840	17,4	100	8,2
1889	60,0	344	9,5
1899	113,5	652	14,2
1912—13	178,4	1025	13,0

---

* Kneschaurek, 1964. 155—157.

** Hauser, 1961.

*** Bosshardt—Nidegger, 1964. 324.

azonban már három másik iparág is megizmosodott, s a svájci gyártmányok minősége és eredetisége világhírnévre emelte őket.

Ha a textil- és az óraipar már a 18. században mély gyökereket eresztett Svájcban, úgy az újabb iparágak esetében ilyen tradíciók kevésbé voltak kimutathatók. Mégis igaza van Bergier-nek, amikor a diszkontinuitás mellett is utal az ipari hagyományok erős szerepére még azokban az ágazatokban is, ahol a kontinuitás nem mutatható így ki. Az első kis gépműhelyek még inkább javító, mintsem gyártó funkciókat töltöttek be, olykor a régi kézműipari szerszámok előállításával foglalkoztak. A kontinentális zárlat — mint oly sok más ország és iparág esetében is — a svájci gépipar születésénél is nagy szerepet játszott. Svájcban, ahol szén egyáltalán nem volt, és a vastermelés is jelentéktelen maradt (1820: 40 000 q, 1854: 120 000 q), a gépipar kezdeteit a textilgépkereslet teremtette meg. Az első svájci gyártmányú gépek fonógépek voltak, de 1840 után már a szövőgépek építése is megkezdődött. Az úttörő szerepet az említett Escher gyár töltötte be, amely 1848-ban már 700 embert foglalkoztatott. A másik vezető cég, a Sulzer gyár, főleg gőzgépek gyártásával foglalkozott. Gőzkazánok, majd később turbinák gyártásával a Rieter és a Sulzer gyárak hírneve Svájc határain túl terjedt. A gépipar számára még az 1850-es években is a textilipar volt a legfőbb megrendelő. Később már az élelmiszeripar igénye is megnőtt, majd 1860-tól jelentkezett a vasút mint a gépipar egyik legfontosabb vásárlója. A svájci gépipar, sajátos és ritka módon, nem a hazai vasiparra épült. Vasérckitermelés hiányában Svájcban nem volt vasipar. Mivel a nyersanyagellátás szempontjából Svájc kimondottan hátrányos helyzetben volt, a gépipar csakis a munka minőségére és magas termelékenységére alapozhatta versenyképességét. A gépipar igazi fellendülésére azonban inkább csak az 1890—1910-es évek között került sor. Az ipar ágazati foglalkozási adatai ezt a következőképpen mutatják: 1850-ben 3500, 1888-ban 16 636, 1910-ben viszont már 58 000 gépipari alkalmazottat tartott nyilván a statisztika. A vasútépítés tehát az 1860—1880-as években még nem hozta meg azt az áttörést, amely néhány országban tapasztalható volt. A svájci vasútépítés történetében a multiplikátor hatások viszonylag lassan bontakoztak ki. A magas építési költségek eleve megnehezítették a svájci vasúthálózat gyors kiépítését. A vasútépítés, amely a kontinensen erősen az állam gazdasági tevékenységéhez kapcsolódott, Svájcban — ahol az állam csak 1850 körül vállalkozott föderális intézkedésekre — nem talált állami patrónust.

Svájc egyike volt azon országoknak, amelyekben a „laissez faire” elve a legtisztábban érvényesült, s ahol állami beavatkozással úgyszólván egyáltalán nem találkozunk. A kantonok közötti 1815. évi egyezmény nem tette lehetővé központi kormányzat működését és bármiféle gazdasági beavatkozást.* Végül is Svájc egységes vámrendszere, egységes pénzrendszere — a francia, olasz és belga ezüstpénz érvényessége mellett — csupán 1850 után született meg. Csakis ezt követően kerülhetett sor a vasútépítésre vonatkozó szövetségi törvényhozásra, amely pénzügyi és technikai terveket dolgozott ki a svájci vasúthálózat kiépítésére.* Mindaddig, elszigetelt kezdeményezések nyomán, mint amilyen az első, alig 1800 méter hosszú vonal, amely a francia strasbourgi vonalat a baseli határig meghosszabbította (1849), vagy a Zürich—Baden közötti 24 km hosszúságú vonal (1847) volt, csak szórványos építkezésekre került sor. A rendkívül erősen érvényesülő lokális érdekek is akadályozták a vasútépítést. Nem létezett állami kisajátítási törvény, és a konzervatív parasztok nemegyszer elkergették a földmérőket. Az 1852. évi vasúti törvény magánvasúti rendszerben külföldi, mindenekelőtt a francia tőkére alapozva törekedett az építkezések fellendítésére, fenntartva a kantonok engedélyezési és ellenőrzési jogát. A svájci vasúthálózat kiépítéséhez nem csekély technikai nehézségeket kellett leküzdeni, az építkezés tehát nagyon tőkeigényes volt. Miután állami vasúthálózat hosszú ideig nem létezett, a kantonok között heves küzdelem indult a külföldi tőke megszerzéséért. A Zürich—Bodensee vonal a németországival kapcsolta egybe a svájci vasúthálózatot. Az egyik leghatalmasabb technikai teljesítmény a St. Gotthard vasút kiépítése volt,** amely nem csupán Olaszországgal kötötte össze az országot, de korszerű technikai szinten helyreállította a hagyományos, tradicionális technikára alapozott tranzitvonalakat is. 1865-ben 62 km vasútvonal üzemelt, de a működő 16 vasúttársaságból — a túl magas befektetések és a viszonylag alacsony forgalom következtében — csak 2 volt rentábilis. 1880-ra, amikor a St. Gotthard-i vonal is elkészült, a hálózat hossza megkétszereződött, majd a századfordulóra — miközben Genfet is bekapcsolták — 3544, 1913-ra pedig 4832 km-re emelkedett.*** Addigra azonban az idegenforgalmat előmozdító szárnyvonalak és hegyi vasutak építése került előtérbe, s az állam már megváltotta a legfőbb vonalakat, és egységes állami vasúthálózatot hozott létre.

---

* Bergier, J. F.: Problèmes de l'histoire économique de la Suisse. Bern, 1968. 87.

A vasútépítés — mint mindenütt Európában — Svájcban is a gépiparnak, továbbá a külföldi tőkének és a tőkekoncentrációnak adott ösztönzést. Bár Svájc relatíve mindig bővelkedett tőkében, a 18. századi nagy átmenőkereskedelem viszonylag erős kereskedelmi és banktőkét hozott létre már abban az időben, amikor a tőketevékenység nem nagyon lépett túl a hagyományos üzletágakon. A hagyományos patrícius konzervativizmus, amely a feudális maradványok hiánya ellenére is olyannyira nehezítette a 19. század első felének gyors gazdasági kibontakozását, a kereskedelmi és banktőke mozgását is meghatározta. A régi típusú nagybankok mellett 1816-ban Genfben létesült az első takarékpénztár, ezt követte a berni és a vaudi kantonális bank. Ezek hitelvolumene azonban jelentéktelen volt, inkább csak földművelőknek és kiskereskedőknek nyújtott hitelezésre és kis mennyiségű leszámítolásra korlátozódott. 1825-ben 49 takarékpénztár működött az országban, s betétállományuk 6,8 millió frankra rúgott. 1897-re már 458 takarékpénztár hálózta be az országot, és betétállományuk megközelítette az 1 milliárdot. A nagybankok a Crédit Mobilier típusú alapítások keretében, részben a vasútépítéshez kapcsolódva jöttek létre. Genfben, Európa egyik hagyományos pénzügyi központjában 1853-ban alakult meg a Banque Générale Suisse. Ezt követte a Banque de Crédit Germano-Suisse (1855), majd a Crédit Suisse (1856), Zürichben a Basler Handelsbank (1864), illetve a Schweizerische Bankverein voltak a legjelentősebb pénzintézetek. Ezek közül egyesek a szokásos spekulációs válságokban tönkrementek, mások viszont hamarosan nemzetközi jelentőségre emelkedtek. A századforduló után, fúziók révén, két svájci óriásbank jött létre, a Schweizerische Bankgesellschaft, továbbá a L'Union des Banques Suisse. A nagybankokban, így például a Schweizerische Kreditanstaltnál német tőke is közreműködött ugyan, a svájci bankrendszer azonban mégis belső felhalmozásra alapozva erősödött meg, és a századfordulóra Svájc tőkeexportáló ország lett.

---

* Vö. Bouvier, J.: La „grande crise" des compagnies ferroviaires suisses. Annales. É. S C., 4. 1956.; Blanchard, M.: Financiers français et chemins de fer suisses sous le Second Empire. Revue d'économie politique, 1937.; Gigon, F.: Geschichte und Geschichten über Alpenpässe. Lausanne, 1979.; Rouiller, J. F.: La construction des chemins de fer de la region genèvoise. Genève, 1947.

** Stucki, 1968. 147.

*** Hauser, 1961. 280.

A svájci tőkefelhalmozás egyedülálló gyorsaságát a részvénytársaságok számának és tőkeerejének növekedése is mutatja. Míg 1886-ban 1135 részvénytársaság működött 974 millió frank tőkével, 1913-ban már 5142 részvénytársaság tevékenykedett, 3,5 milliárd frank tőkeerővel. A nagybankok saját tőkeereje 1880 és 1913 között megötszöröződött, össztőkeereje pedig tízszeresére emelkedett. A svájci nagybankok tagjai voltak olyan nemzetközi szindikátusoknak, melyek a századfordulót követően 121 svájci és 250 külföldi kölcsön kibocsátásában vettek részt. Az 1910-es években Svájc külföldi tőkebefektetéseit 4,5 milliárd frankra becsülték, amely évente 210-225 millió frank profitot hozott. Ez kiegészült még svájci vállalatok külföldi leányvállalatainak további 200 millió frankos nyereségével, s a svájci központi nemzetközi biztosítási társaságok 100 millió frankos évi nyereségével.* A belső felhalmozás gyors üteme és a tőkekivitelből származó kamatbevételek között természetesen szoros kölcsönhatás állt fenn. A külső bevételek mellett mindebben szerepet játszott a gépipar vasútépítéshez kapcsolódó, attól új ösztönzést nyert ágainak fellendülése, továbbá három új iparág születése, amely svájci találmányokkal — bár szabadalmak nélkül, mivel Svájc nem csatlakozott a nemzetközi egyezményhez* — magas fokú technológiával, kiváló piaci orientációval nagy komparatív előnyre tett szert.

---

* Feis, 1965.; Stucki, 1968.; Himmel, V.: Industrielle Kapitalanlagen in Ausland. Zürich, 1922.

A gépipar kezdetei — mint láttuk — még a vasútépítés előtti időszakra nyúlnak vissza. Az 1860-as évektől viszont a vagongyártás révén már a vasútépítés válik ösztönzővé. A vasútépítés során olyan nagyüzemek jönnek létre, mint a Fabrique Suisse de Locomotives, és a Schweizerische Industrie Gesellschaft. A vasúthálózat segítségével megjavult az ország szénellátása és a szénbehozatal a gőzgépek alkalmazását is rentábilissá tette. Talán a szén hiánya is hozzájárult, hogy Svájc nem csupán gépiparát építette ki, de korán érdeklődést mutatott a villamosság iránt is.

Villamos erőművek építésére olyan területeken is nyíltak kedvező lehetőségek, amelyek addig jórészt kimaradtak az iparosítás folyamatából. 1886-ban épült fel Svájcban az első villamos erőmű. Valais tartomány kedvező természeti adottságait már az 1890-es években kiaknázták, és 1913-ig 32 erőművet építettek fel 100 000 lóerő kapacitással.** A háború előtt végül is csaknem minden svájci falut villamosítottak már. Az elektrotechnikai ipar ezen a bázison a némettel és az angollal egy időben indult fejlődésnek. 1879-ben Bázel ad otthont az első elektrotechnikai üzemnek, ezt követik néhány éven belül további nagyüzemek, részben működő gépgyárak osztályai és részlegeiként, mint a Sectiron (1882) vagy a Brown—Bovery-cég, amely azután nemzetközi hírnévre tett szert. Ch. Brown, aki korábban a winterthuri Schweizerische Lokomitive Maschinenfabrik alkalmazottja volt, az oerlikoni szerszámgépgyár villamosrészlegében kezdett dolgozni. 1886-ban sikerült a vízi erővel termelt áramot Solothurnból 8 km hosszú vezetéken, 25%-os veszteséggel szállítania. Néhány év múlva már a svájci Brown—Bovery-cég 225 kilowattot 179 km-es távolságra 30 000 voltos feszültségen szállít, de ekkor már az általa létesített önálló cég keretében.*** A svájci cégek — így többek között a C. I. E. M. — hamar világhírűvé váltak. A svájci gépipar úttörő szerepet játszott a robbanó- és a dízelmotorok gyártásában is. A Sulzer testvérek winterthuri gyára, amely a gőzgépek biztonsági berendezésénél is nemzetközi szabadalomra tett szert, 1897-ben állította elő az első dízelmotort, s 1912-ben elkészítette az első dízelmozdonyt.****

Az új ágazatok nyomán a gépipar különösen gyorsan fejlődött:

---

* Schiff, E.: Industrialization Without National Patents. The Netherlands 1869—1912. Switzerland 1850—1905. Princeton, 1971.

** Kaufmann, B.: Die Entwicklung des Wallis von Agrar- zum Industriekanton. Zürich, 1965. 30.

*** Landes, 1986. 400.

**** Bergier, J. F. Naissance et croissace de la Suisse industrielle. Bern, 1979. 130.

*Gépipari alkalmazottak**

Év	Létszám
1850	3 500
1888	16 636
1900	35 090
1910	58 228

*Svájci gépipari export***

Év	Millió frank	Összes export %-ban
1840	1,6	0,8
1887	49,7	7,4
1899	79,3	10,0
1912—13	209,4	15,3

A gépipari export is hasonló ütemben növekedett, és a háború előtt már második helyen állt az ország exportjában, túlszárnyalva az óraexport értékét. Svájc vas- és fémkincsei jelentéktelenek voltak, s ezért 1890-ig a fémipar sem volt számottevő. 1887-ben azonban egy fontos svájci találmány megvetette az alumíniumipar alapjait. Az olcsó elektromosenergia-termelés Svájc déli vidékén — ahol korábban alig létesült ipar — néhány nagyüzem kiépítését vonta maga után. Először a francia elektrokémikus, Herault eljárását alkalmazták, később a német AEG technikai segítségével és befektetéseivel felépítették a Reinfeltwerket. 1905—1906-ban Wallisban az új nagy vízi erőmű energiabázisán alumíniumkohókat építettek.*** A századforduló után a világ növekvő alumíniumtermelésének mintegy $^1/_5$-ét Svájcban állították elő. Az alumíniumtermelés ára eközben kg-onként 59-ről 2,70 frankra csökkent. Az alumíniumipar az elektrotechnika és a vegyészet közös gyermeke volt.**** Ez utóbbi két iparág hamarosan a svájci ipar bázisa lett, és nemzetközi hírnévre tett szert. A vegyipar ugyan csak valamivel később lendült fel, és nemzetközi szerepe inkább csak az első világháború után bontakozott ki, mégis, a svájci ipar már ekkor szerepet játszott az új iparágak meghonosításában. Svájc az ipari forradalom első hullámát jellemző szén-, vas- és textilipari szentháromságból csak a textiliparban tudott érvényesülni. Az ipar- és technikafejlődés új hullámában azonban már a legfőbb új gyártási területek mindegyikében egyenrangú, sőt bizonyos fokig élenjáró partnerré vált.

---

* Kneschaurek, 1964. 424.

** Uo. 324.

*** Stucki, 1968. 260.; Kaufmann, 1965.

**** Saul, S. B.: The Economic Development of Small Nations: the Experience of North West Europe in the Nineteenth Century. In: Kindleberger, Ch. P.—Tella, G. di (ed.): The Economies in the Long View. Boston, 1982. Hangsúlyozza, hogy a szabadalmi törvény hiánya mind az alumínium-, mind a vegyészeti iparban elősegítette a külső szabadalmak átvételét s az iparág gyors fejlődését.

A svájci vegyipar alapjait egy 1859-ben létesített kis üzem teremtette meg. Létrehozása — mint több más iparág esetében is — a textiliparhoz kapcsolódott. Alexandre Clavich kis textilfestő üzeméből alakult azután 1884-ben a hamarosan világhírre emelkedő CIBA cég, amely 1913-ban már 2600 munkást és alkalmazottat foglalkoztatott. Egy festékkereskedő fia, J. R. Geigy alapozta meg a modern svájci festékipart. Üzeme két évtized múltán, a századfordulón már 30 millió frank alaptőkével működő mamutvállalat. Alig pár évvel a cég alapítása után, 1886-ban Alfred Kern és Eduard Sandos alapít gyógyszergyárat. Svájc viszonylag fontos szerepe a vegyipar fejlődésében annál is figyelemre méltóbb, mivel a német egyetemek jóval több világhírű vegyészt képeztek ki, és a német konkurencia súlyosan nehezedett az induló svájci vegyészeti iparra. A nagy német gyárak hatalmas tőkebefektetéseivel a svájci ipar eleinte nehezen állta a versenyt. A CIBA elődje 1869-ben tönkrement és a Geigy és a Sandos cégek útja is sok nehézségen keresztül vezetett, míg végül a századfordulóra kiépült az erős festék-, illetve gyógyszeripar. A már említett gyárak mellett az 1894-ben alapított Hofmann La Roche cég hozott újabb fordulatot. Az anilinfesték és a mesterséges indigó hamar fontos exportcikk lett. A vegyészeti kutatások, továbbá a bőséges vízellátás és a piac mindinkább Bázel környékére vonzotta a vegyészeti gyárakat. A felfedezések és szabadalmak hamar világhírűvé tették a svájci ipart. A CIBA gyár erőteljes kutatási orientációjára utal, hogy összes foglalkoztatottjainak mintegy 20%-a technikus, mérnök, kutató volt. Viszonylag korán meghonosították a szintetikus anyagok gyártását is. Az 1905-ben alakult Société Suisse de la Viscosa a selymet helyettesítő műanyagok kikísérletezésén dolgozott, noha a selyem a svájci export egyik fontos tételét adta.

A textil- és ruházati ipar 325 000 foglalkoztatottját természetesen nem hasonlíthatjuk össze a vegyészeti ipar 8000-es munkás- és alkalmazotti létszámával. (Meg kell jegyezni, hogy 1880 és 1913 között a növekedés különbsége már meglehetősen csekély.) Ami az exportot illeti, a vegyipar már ekkor is Svájc ötödik legnagyobb exportáló ágazata: 1880-ban még csak 8, 1899-ben már 30, 1912-ben pedig 67 millió frank értékben.*

---

* Schiff, 1971.

A vegyészethez, a mezőgazdasághoz, valamint Svájc hagyományos gyarmatáru-kereskedelméhez egyaránt kapcsolódott az élelmiszeripar, amelynek kiépülése a malomiparral indult. Svájc mezőgazdaságára azonban aligha épülhetett volna számottevő gyári jellegű malomipar. Az alpesi állattenyésztés nagyobb lehetőséget biztosított a vaj- és tejtermékek előállítására. A hagyományos sajttermelés mellett a nagy mennyiségű tej ipari feldolgozására törekedve kezdték meg a kondenzált tej előállítását. Az első kondenzálttej-üzemet 1866-ban Zugban hozták létre (Anglo-Swiss Condensed Milk). Az alapító az USA svájci konzulja volt. A tápszergyártás 1865-től a Wander testvérek találmányával indult meg, de két év múlva Veveyben megalakult a Nestlé cég is. Az évtizedekig tartó gyilkos harc következményeként végül is a sokkal diverzifikáltabb, tőkeerősebb és technikailag mozgékonyabb Nestlé cég azonban ekkor már legalább annyira érdekelt volt a svájci élelmiszeripar új csillagának, a csokoládénak gyártásában is. Csokoládégyártással először 1803-ban kísérleteztek, ekkor még nem is élvezeti cikk, hanem gyógyszer céljából. A gyártási folyamat igen primitív módon folyt, az összetört kakaóbabot tisztított cukorral keverték, felfőzték, majd a masszát lehűtve csomagolták. 1819-ben alakul meg a Cuiller gyár, néhány évvel később a Suchard, s ezt követte 1850-ben a Sprüngli, majd a már említett Nestlé gyár. Az eljárások gyorsan tökéletesedtek. Daniel Peter a világon elsőként állított elő tejcsokoládét. Néhány évvel később a Lindt gyár felfedte a fondant titkát, s 1880-tól Svájc elismerten a világ legkiválóbb minőségű csokoládéját gyártotta, amelynek exportja 1887-ben 5000 q, 1901-ben pedig már 410 000 q volt, 16 millió frank értékben. A svájci élelmiszeripar rendkívül sajátos, újabb és újabb termékekkel jelentkezett. A Maggi gyár 1883-ban levesport állított elő. 1886-ban a gyártmányt tökéletesítették. 1907-től került forgalomba a Knorr cég levespora is. Ezekben az években kezdi meg a Wander gyár a világhírű tápszer, az Ovomaltin gyártását.* Svájc élelmiszer-

*Svájci élelmiszeripar***

Év	Foglalkoztatottak száma	Az export értéke millió frankban
1800	8 800	—
1850	15 000	3,4
1880	39 685	50,0
1900	59 374	88,2
1910	68 893	206,4

---

* Hauser, 1961.; Harold, A.: The Industrial Development of Switzerland, Zürich 1954. 39.

** Kneschaurek, 1964. 327.

ipara, amely nem a kor élelmiszeripari tömegcikkeivel, hanem sajátos, kiváló minőségű gyártmányaival hódított piacot, egyedülálló fejlődést futott be: a 19. század közepén az ország exportjának mindössze 2%-át, a századfordulón már 10%-át, és a háború előtt 15%-át szállítva, Svájc harmadik legfontosabb exportágazatává növekedett.

Bairoch számítása szerint Svájc ipari színvonala 1913-ban 80%-kal meghaladta az európai átlagot.* A gazdaság szerkezetét illetően Svájc a 19. század közepétől egyértelműen ipari országgá vált. Az ipar hozzájárulása a nemzeti jövedelemhez már az 1880-as évekre túlszárnyalta a mezőgazdaságét. Az ipar részaránya Európában a legmagasabbak közé tartozott.

*Svájc nemzeti termékének összetétele %-ban***

Megnevezés	1888	1900	1910
Mezőgazdaság	37,4	30,9	26,8
Ipar	41,6	44,9	45,4
Kereskedelem	7,1	8,1	11,0
Közlekedés	2,4	3,9	4,8
Egyéb	11,5	12,2	12,0

Az iparosodott Svájc, fejlett belső piaca, magas jövedelmi szintje ellenére, méretéből adódóan erőteljesen exportorientált gazdaságot épített ki. Egyes számítások szerint például az egy főre jutó gépexport Svájcban volt a világon a legmagasabb. A gabonát mindig importálni kénytelen országban már hosszú múltra tekintett vissza az óra- és ékszer- (Genf), a pamut- és selyemcikkek (Zürich), továbbá a len, kender és a sajt exportja. A legfőbb exportcikkek már a 18. századtól kezdve jórészt ipari termékek voltak, hiszen a túlnépesedett, rossz mezőgazdasági adottságokkal rendelkező országban leginkább az olcsó bérű háziipari munkát exportálták.*** (A munkaerő-felesleg egy részét a híres svájci zsoldos katonaság formájában exportálták.) A 19. században, Bairoch szerint, a svájci exportnövekedés évi 3-4% között mozgott, a háború előtti két évtizedben pedig elérte az évi 5%-ot. Az exportot a munkaerő szektorok közötti áramlása is előmozdította. A 19. században az ipar viszonylag gyorsan szívta fel a mezőgazdaság munkaerő-feleslegét.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 137.
** Harold, 1954. 9.
*** Stucki, 1968. 17.

A svájci mezőgazdaságban a 19. század közepére minden régi feudális teher megszűnt, a gazdaságok viszonylag gyorsan áttértek a javított háromnyomásos gazdálkodásra és az ugar jórészt eltűnt.* A mezőgazdaságnak nem tulajdoníthatunk ugyan meghatározó jelentőséget Svájc fejlődésében, a mezőgazdaság és az ipar között mégis szoros kapcsolat maradt fenn.** A növénytermelés és különösen a búzatermelés nem lehetett versenyképesen termelékeny, a svájci mezőgazdaság korán az állattenyésztésre és a tejgazdaságra specializálódott. A sajt és a kondenzált tej exportja a századforduló után figyelemre méltó méreteket öltött.

A svájci iparosodást, sajátos módon, nem kísérte a Nyugat-Európára általában jellemző urbanizáció és az ipar földrajzi áthelyeződése.*** A városiasodás lassú volt, 1850-ben még csak 8, 10 000 lakosnál többet számláló város volt, s az ország lakosságának mindössze 6,4%-a élt városban. 1910-re ez az arány 25%-ra emelkedett, de még mindig csak 3 város lélekszáma haladta meg a 100 000, és 23 városé a 10 000 főt.

*A lakosság száma*****

Időszak	A lakosság növekedése	Évi növekedés ‰	Születési többlet ‰
1798—1850	1 424 000	8,13	7,5
1850—1888	1 219 000	5,77	6,8
1888—1914	1 096 000	12,84	9,4

1890-től Svájc már nem volt többé munkaerő-exportáló ország, sőt a háború előtt mintegy 800 000 főre becsülték a Svájcban dolgozó külföldi munkások számát. A gazdaság finanszírozását a magas termelékenység és tőkefelhalmozás következtében saját forrásból fedezte, sőt magas jövedelme következtében tőkeexportáló országgá vált. Egyes becslések 1,2 milliárd dollár értékű svájci tőkeexportról adnak számot, Bairoch azonban ennek legalább a kétszeresével számol. Ez utóbbi esetben az egy főre jutó tőkeexport tekintetében Svájc az első helyen állna Európában. Bármely adatot fogadjuk is el, Svájc 1913-ban már Európa leggazdagabb országai közé tartozott.

---

* Hauser, 1961. 243.

** A svájci mezőgazdaságra mindenekelőtt lásd: Brugger, H.: Die schweizerische Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Frauenfeld, 1956.

*** Biucchi, B.: The Industrial Revolution in Switzerland. In: Cipolla (ed.), 1973.

**** Bergier, 1968. 19.

1830 és 1913 között a svájci bruttó nemzeti termék kereken a hatszorosára, s az egy főre jutó jövedelem is jóval több mint háromszorosára ugrott, majdnem kétszeresen meghaladva már az európai átlagszintet, s 6-10%-kal magasabbra emelkedve a belga és holland szintnél.

Hollandia fokozatos iparosítása és sajátos gazdaságszerkezete

Hollandia fejlődésútja a 19. század első felében, mint láttuk, lényegesen eltért a belga vagy svájci folyamatoktól. A mezőgazdaság és gyarmati kereskedelem kapcsán azonban mégis megindult a gazdaság modern szerkezeti átalakulása és iparosítása. A magas jövedelemszint nyomán ez a folyamat úgyszólván folyamatos-fokozatos átalakulásához vezetett. Az igazi fordulat azonban mégis csak a 19—20. század fordulója körül következett be.

A folyamat és a fordulat egyaránt nyomon kísérhető az itt következő táblázat adatai alapján:

*Hollandia kereső népességének megoszlása**
százalékban

Év	Mezőgazdaság	Ipar	Szolgáltatás
1849	45	24	31
1859	38	29	33
1889	32	32	36
1899	31	32	37
1909	28	33	39

Az ipar viszonylag magas részesedése és még inkább a szolgáltatás kiemelkedő szerepe, mint láttuk, a 19. század közepére jellemző. Bár a gazdaságtörténeti irodalom a 19. század közepéig úgy ítéli, hogy az iparosodás általában stagnál, a keresők egynegyedét elérő, majd meghaladó ipari népesség, amelyet például olyan félig sikeres ország, mint Magyarország is csak közvetlenül a második világháború előtt ért el, figyelmeztet a holland ipari „elmaradottság" viszonylagosságára. Nagy hiba lenne a holland folyamatokat, a mezőgazdaság központi szerepét és nagy súlyát egy nevezőre hozni az európai periférián található elmaradottsággal. Dél- és Kelet-Európában ebben az időszakban jobb esetben is legfeljebb a lakosság egytizede tekinthető csak ipari foglalkozásúnak. Hollandia esetében sokkal inkább a 17. században egyedülállóan magas fejlettségű gazdaság és társadalom megrekedéséről van szó, amely azonban már korábban, magas termelékenységű mezőgazdaságával fejlett társadalmi munkamegosztást, és a kereskedelmi „forradalom" élenjáró országaként, kivételesen magas fejlettségű szolgáltatási szektort hozott létre. A viszonylag magas ipari népesség zömében kisipari munkásokból állt, s feltehető, hogy az arányok nem változtak, különösen, ha elfogadjuk azokat a számításokat, amelyek szerint 1770 és 1850 között az egy főre jutó nemzeti jövedelem stagnált.* Figyelembe véve a lakosság gyors növekedését, a stagnálás mögött ugyanis a jövedelem abszolút volumenének 50%-os növekedése húzódik meg.

---

* Mitchell, 1975. 159.

A korábban magasan fejlett gazdaság csak a 19. század közepétől kapott újabb lendületet, iparosítási ösztönzést. Az élelmiszeriparon kívüli, további iparágak fellendülésére pedig csak a háború előtti negyedszázadban került sor. Míg az iparfejlődés első szakaszát, mint láttuk, az élelmiszeripar dominanciája és az exportorientáció határozta meg, addig a második, 19. század végétől kibontakozó szakaszt átfogóbb, importhelyettesítő iparosítási vonások jellemezték. Ebben a szakaszban a jövedelmek gyors emelkedése a belső piac felvevőképességének jelentős növekedésével járt együtt.

A szén és vas hiánya, legalábbis az iparfejlődés korai szakaszában, a nehézipar fejlődésének nem sok lehetőséget biztosított. Vajon mi volt azonban az oka a textilipar hiányának? Hollandiában ugyanis csak 1830-ban alakult meg az első gőzgéppel hajtott, 10 000 orsóval dolgozó textilgyár. A flandriai előzmények hiánya, az angol verseny, az egyoldalú gyarmati kereskedelmi orientációt szolgáló tőkebefektetések, a Belgiummal való ideiglenes házasság hatása mind közrejátszottak ebben. Az is kétségtelen, hogy a Nederlandsche Handels Maatschappy ösztönzése, amely szerepet játszott az első textilgyár alapításában, inkább a merkantilizmus, semmint a liberalizmus szellemének megfelelő gyámkodást fejezett ki, s csak a twente-i és a tillburgi textilipar kezdeteit segített megalapozni.** A leideni gyapjúiparban már 10 évvel korábban is alkalmaztak ugyan gőzgépet, de az angol konkurencia itt is túl erős volt. Érdemleges kitörést sem a tradicionális leniparra, nyomóiparra, vagy háziipari pamut- és gyapjúiparra nem sikerült alapozni. Az első gépesített fonodát csak közel negyedszázaddal később követte az első gőzhajtású szövöde (1852).

---

* Stuivenberg, J. H. van: The Path to an Affluent Society. Dutch Economic Development 1770—1970. (Synopsis) Bloomington, 1982.

** Baasch, 1927. 450.

Az állami gyámkodás és a gyarmati privilégiumok csökkenése nyilván hozzájárult ahhoz, hogy a holland textilipar ez időtől egyre inkább kompetitívvá vált. Nemcsak az alacsony minőségi igényeket támasztó gyarmati piac, de az élelmiszerexport jövedelmeiből gazdagodó belső piac is hozzájárult az iparág fellendüléséhez az 1860-as évektől kezdve.

*A textilipar fejlődése**

Év	Orsók	Szövőszékek	Pamutfogyasztás mázsában
	száma		
1861	55 800	3 500	70 000
1871	229 600	10 900	580 000
1881	212 200	13 500	900 000
1891	264 700	19 400	1 040 000
1910	487 000	35 000	2 130 000

A holland textilipar kiépülését a századvégi nekilendülés után a fonó- és szövőipari kapacitások relatív aránytalansága jellemezte. A szövőipar sokkal nagyobb volt, mint a fonóipar. Ezt azzal hozhatjuk összefüggésbe, hogy a holland textilipar fellendülése elválaszthatatlan volt a gyarmati piacoktól, hiszen a termelés kétharmadát jórészt Hátsó-Indiába exportálták. Ugyancsak sajátos volt a holland textilipar területi koncentrációja: mind a fonóorsók, mind a szövőszékek túlnyomó többségét Enscheede városában állították fel.

Mivel a szén- és vastermelés jelentéktelen volt — 1914-ben 1,8 millió tonna szenet termeltek és 20 millió tonnát importáltak, s néhány kis, régi típusú vasöntödétől eltekintve, az első nagyobb vas- és acélmű csak 1924-ben létesült** —, a nehéziparnak csupán egyetlen, hagyományos ágazata, a hajóépítés érdemel említést. A 18. században kedvező kikötői és hatalmas kereskedelme folytán Hollandia élen járt a hajóépítésben. A 19. század elején mutatkozó hanyatlást I. Vilmos úgy igyekezett leküzdeni, hogy a hátsó-indiai kereskedelem lebonyolítására holland hajóknak adott monopóliumot. Nem kevésbé volt fontos, hogy 1829-ben a Rajnán üzembe helyezték az első gőzhajót és a belga Cockerill-cég közreműködésével hamarosan az első hajójavító és hajógyártó üzem is megépült. 1837-ben felépítették az első vasból készült óceánjárót, majd 1850-től a hajóépítő-ipar fejlődésnek indult. Az igazi fellendülés 1880-tól figyelhető meg; a felépített hajók évi átlagos 4000 tonnás kapacitása végül is 1913-ig évi 71 000 tonna kapacitásra emelkedik.* A rotterdami és amszterdami dokkok azonban sem a német, sem az angol hajóipar versenyét nem tudták leküzdeni. Ehhez nyilván hozzájárult a holland fémipar hiánya is. Sikeresebbek voltak a holland hajóépítők a rajnai hajózás megszervezésében. A csatornaépítés és a tengeri hajózás megszervezése nyilván hozzájárul a gazdaságnak a 19. század utolsó harmadától tapasztalt felélénküléséhez. A vasút ugyanis Hollandiában távolról sem játszotta azt az ipari ösztönző szerepet, mint számos más európai országban. Az Amszterdamot Haarlemmel összekötő vonal ugyan már 1839-ben felépült, és néhány év múlva továbbterjeszkedett Leiden irányába, de az első, gazdaságilag valóban jelentős vonal megépítése még váratott magára. Hollandia egyedülállóan sík, alföldi területe olcsóbbá tehette volna a vasútépítést, de a csatornák és folyók átíveléséhez szükséges sok híd (Amszterdam és Rotterdam között 98 hidat kellett építeni) technikailag és anyagilag is megnehezítette az építkezést. A kormány a kamatgarancia rendszerével ösztönözte az építést, de 1860-ig mindössze 335 km vasút épült. Ezt követően a francia és belga tőke beáramlása felgyorsította ugyan a fejlődést, és 1868-ban Rotterdamot összekötötték a Rajna mindkét partján elterülő városokkal, de 1870-ig is csupán 1400 km vasútvonal épült, és a következő négy évtizedben a vasúthálózat csupán megkétszereződött. Míg a holland tőke nagy befektetésekkel vett részt az orosz vasútépítésben,** addig Hollandia hálózata messze elmaradt a belga vasútsűrűségtől. A három nagy vasúttársaság által épített vonalak nem is illeszkedtek szervesen egymásba. A közlekedés szempontjából a két nagy hajózható folyó, a 2500 km hosszúságú csatornahálózat és a tengerpart nyújtotta hajózási lehetőségek mellett a vasúthálózat további bővítése talán nem is volt feltétlenül szükséges. 1863-ban törvényt hoztak az amszterdami és a rotterdami kikötők kiépítésére, ami nem kis technikai nehézség után végül is 1890-ben fejeződött be, és ezt követően Rotterdam jelentősége hamarosan elérte az antwerpeni kikötőét. Ha közlekedési szempontból nem is volt szükség több vasútvonalra, a vasútépítés gyengesége nyilvánvalóan közrejátszott abban, hogy a századfordulóig úgyszólván nem épült ki holland gépipar. A holland vasútvonalakon használt mozdonyok jó részét Manchesterben gyártották. A század utolsó harmadának beruházási konjunktúrája ugyan ösztönzést adhatott volna a hazai gépiparnak, de a nyersanyagháttér, a hagyományok hiánya és az erős verseny ezt hatásosan ellensúlyozta.

---

* Jonge, 1968. 97.

** Vries, de 1978. 25.

Mindezek nyomán, jórészt a 20. század elejétől, csak azokban az iparágakban következett be fellendülés, amelyekben a későn jövők hátránya nem okozott leküzdhetetlen akadályt, s amelyekben modern technológiát vagy előnyt biztosító találmányt lehetett felhasználni, az anyagköltségekkel szemben pedig a munkaerő költségei és felkészültsége érvényesülhetett.

---

* Milward—Saul, 1977. 209.

** Baasch, 1927. 530.

*Beruházás Hollandiában**

Megnevezés	1866	1891	1905	1910
Gőzgépek kapacitása	100	160	280	390
Gépimport	100	150	248	390
Vas- és acélimport	100	132	290	490

A holland gazdaság kései fellendülésében különösen fontos szerepet játszottak az emberi tényezők. Hollandiában az analfabetizmust a 19. század végére megszüntették. 1863-tól ugrásszerűen növekedett a középiskolások száma is.** A 19. század végén éppen a szellemi felkészültség alapozta meg a holland ipar egyik legnagyobb sikerét, a Philips gyárat. Az üzem létrejöttét kétségkívül megkönnyítette, hogy Hollandiában, Svájchoz hasonlóan, még nem volt szabadalmi törvény.*** Két mérnök technikai és üzleti zsenialitása nélkül azonban az 1891-ben alapított kis eindhoveni üzem nem válhatott volna 1913-ra 2500 munkást foglalkoztató, 6,4 millió lámpát gyártó óriásvállalattá és Európa harmadik legnagyobb elektromos ipari üzemévé, amely 1914-ben saját kutatólaboratóriumot állított fel.

Újító kezdeményezéssel — talán a szén- és a villamos energia természeti adottságainak hiányától is sarkallva — korán felismerik az olaj jelentőségét: 1884-ben az első holland kutatófúrások Szumátrán eredményesek voltak, és 1890-ben létrehozták a Royal Dutch Co.-t, amely 1892-től már olajat szállított Európába. Az olajipar nagy tőkeigénye ismételten próbára tette a konzervatív holland pénzügyi és hitelrendszert. A Nederlandsche Bank ugyan már 1819-ben megalakult, de a 19. század első felében a banküzlet állami hitelezésre, külföldi (orosz) kölcsönökre és a — főként gyarmati — kereskedelem finanszírozására szorítkozott. Magas volt a kamatláb, kevés a hitel, sőt ipari hitelezéssel nem is foglalkoztak. A Crédit Mobilier típusú bankok csak az 1860-as években jelentek meg Hollandiában, de még ekkor is a gyarmati kereskedelmet finanszírozó Rotterdamsche Bank volt az erősebb, és csak később zárkózott fel a Nederlandsche Handels Maatschappy.****

---

* Jonge, 1968. 175.

** Stuivenberg, 1982.

*** Schiff, 1971. 50.

**** Baasch, 1927. 555. Lásd továbbá: Jonge, A. M. de: Geschiedenis van de Nederlandsche Bank. 2. köt. Haarlem, 1930.; Hirschfeld, H. M.: Het Ontstaan van het Moderne Bankwezen in Nederland. Rotterdam, 1922.

Az olajüzlet finanszírozása minden addiginál nagyobb tőkét és új szervezeti formákat követelt. A Royal Dutch és az angol Shell cég hamarosan Európa legjelentősebb importőrévé, kitermelőjévé és eladójává vált. A Távol-Kelettől Oroszországon át Romániáig az újonnan feltárt olajmezők mind nagyobb része került ellenőrzésük alá. Rotterdam Európa legnagyobb olajkikötőjévé vált, és amikor a két társaság az amerikaiakkal folytatott verseny érdekében egyesült, az európai olajimport 70%-a az újonnan alakult társaság ellenőrzése alatt állt. Az olajüzlet hatalmas profitja lényeges tényezője lett a nemzeti jövedelem növekedésének a századforduló utáni Hollandiában. A tetemes kereskedelmi profit, a növekvő tőkekihelyezések, amelyeket 1,2 milliárd dollárra becsültek, ami egy főre vetítve Európában a legmagasabbak közé tartozott,* lehetővé tették, hogy az ország finanszírozni tudja külkereskedelmi mérlegének állandó deficitjét.**

*Hollandia külkereskedelmi mérlege millió guldenban****

Év	Export	Import	Különbség
1850	136	172	36
1870	324	426	102
1890	950	1228	278
1900	1550	1734	184
1910	2328	2879	551

A behozatali többlet nagy része gyarmatáruból származott, mivel a mezőgazdaság a búzabehozatal ellenére is kiviteli többletet produkált, az ipari nyersanyagok hiányát pedig az ipar képes volt szállításaival ellensúlyozni. P. Bairoch számításai szerint a holland export évi növekedése 1860 és 1910 között évi 4,7% volt, szemben a 3%-os európai átlaggal, és Hollandia részesedése Európa exportjában 1,6%-ról 4%-ra emelkedett.**** A külkereskedelem adatai is a háború előtti utolsó negyedszázad gazdasági felgyorsulására utalnak. Hollandia 1875-ben vezette be az aranystandardot, s ez is megkönnyítette, hogy 1870 és 1890 között a külkereskedelmi forgalom 120%-kal, a következő két évtizedben pedig — részben a rendkívül erős németországi tranzitforgalom folytán — újabb 240%-kal növekedjen.*

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 101.

** Jonge, 1968. 400.

*** Uo. 211

**** Bairoch, Commerce... 1976. 84.

Hollandia gazdasági fejlődése tehát az 1890-es évektől megélénkült, s a feldolgozóiparral összekapcsolódó mezőgazdasági fejlődés mellett különösen a legkorszerűbb új iparágak, az elektrotechnika és az olajipar révén fellendült. Hollandia nemzeti jövedelmének alakulására a rendelkezésre álló számítások a következő eredményeket mutatják:

Hollandia nemzeti jövedelme

Év	Teijl**		Bairoch***	
	Holland gulden	Index	1960. évi USA-dollárban	Index
1850	751	100	1502	100
1870	1036	138	1823	121
1890	1510	201	2660	177
1910	2365	315	4150	276

A két adatsor nagyjából hasonló jövedelemnövekedést tükröz, hiszen Teijl 60 év alatt 215%-os, Bairoch 176%-os bruttó növekedéssel számol. A holland gazdaság döntő, 1890 és 1910 közötti felgyorsulási szakaszában mindkét számítás mintegy 60%-os növekedést mutat. Tekintettel a gyors népességnövekedésre — Hollandia lakossága az 1850. évi 3 057 000-ről 1909-re 5 858 000 főre emelkedett, vagyis közel megkétszereződött —, az egy főre jutó növekedés nem volt túl magas, és 1890-ig általában 1% alatt maradt. Az 1900—1913 közötti szakaszban valamelyest meghaladta az 1%-ot.

Hollandia — P. Bairoch számításai szerint — 1830-ban még Európa leggazdagabb országai közé tartozott, a világháború előtt is mintegy 40%-kal magasabb egy főre jutó jövedelemmel rendelkezett, mint az európai átlag, de már nem tartozott az élenjáró országok közé és 20-25%-kal elmaradt Svájc és Belgium mögött. A lemaradás okát a megtorpanásban, kései nekilendülésben, és főként az iparosodás lassúságában kereshetjük. Míg a nemzeti jövedelem színvonala tekintetében Hollandia túlszárnyalta az európai átlagot, az egy főre

---

* Vries de, 1978. 37.

** Teijl, J.: Nationale inkomen van Nederland in de periode 1860—1900. Economischen Sociaal Historisch Jaarboek. Heyne, 1971.

*** Bairoch, Commerce... 1976.

*Svájc, Belgium és Hollandia gazdasági fejlődése**

	1830	1860	1900	1913
Svájc				
Bruttó nemzeti termék, millió $	580	1200	2599	3700
Egy főre jutó $ érték	276	480	785	964
Belgium				
Bruttó nemzeti termék, millió $	1098	2301	4800	6794
Egy főre jutó $ érték	295	490	721	894
Hollandia				
Bruttó nemzeti termék, millió $	913	1502	3164	4660
Egy főre jutó $ érték	347	452	614	754
Az egy főre jutó nemzeti termék Svájc, Belgium és Hollandia átlagában	306	474	706	870
Európai átlag	240	310	455	534
A svájci, belga és holland szint az európai átlag százalékában	127	153	155	163

*A bruttó nemzeti termék évi növekedése***

	GNP évi átlagos növekedése %-ban 1830—1910	GNP egy főre jutó évi átlagos növekedése %-ban 1830—1910
Svájc	2,22	1,48
Belgium	2,21	1,34
Hollandia	1,91	0,89
Svájc, Belgium és Hollandia együtt	2,11	1,24
Európai átlag	1,74	0,92

---

* Adatok Bairoch, Commerce... 1976-os munkája alapján 154—156

** Uo.

jutó ipari termelésben csupán az átlagot érte el, s Nyugat-Európa legkevésbé iparosodott országa maradt. Hollandia beruházási szintje még a 19. század nyolcvanas éveiben sem haladta meg a nemzeti jövedelem 5%-át, és csak 1890 és 1913 között érte el az évi 10%-os rátát. Ebből de Jonge arra a következtetésre jut, hogy 1890-ig a népesség gyarapodása volt a növekedés legfontosabb tényezője, és csak az utolsó negyedszázadban vált fontosabbá a kiszélesedő piac, az exportkonjunktúra és az új technológia alkalmazása.

A holland fejlődésben végül is — mint A. S. Milward és S. B. Saul joggal hangsúlyozza — sokkal inkább a gazdaság főbb szektorainak harmonikus kölcsönhatása és egyensúlya figyelhető meg, semmint valamely hagyományos vagy új vezető szektor kiemelkedése. A 19. századi holland fejlődést nagymértékben meghatározták a kereskedelmi és mezőgazdasági forradalom előzményei, a magas jövedelemszint és a viszonylag fejlett tagoltságú társadalom, amellyel az ország az ipari forradalom küszöbét átlépte, s amelyhez, nem utolsósorban, a nyersanyagokban gazdag gyarmatbirodalom feletti uralom is hozzájárult. A nyugat-európai földrajzi és ipari környezetben mindez megfelelő alapot biztosított a további gazdagodás és a modern szerkezeti átalakulás számára.

*

A németalföldi országok és Svájc, Nyugat-Európa kicsiny országai tehát meglehetősen eltérő utakon indultak el az Angliából kiinduló ipari forradalom követésére. Ezek az utak azonban sikeresen bevezették őket a század gazdasági forradalmának leggyorsabb előrehaladást biztosító, széles országútjára. Részben szerencsés, gazdag előzményekre támaszkodva, részben kedvező természeti adottságaik, s még inkább iparosításuk előnyös társadalmi és nemzetközi előfeltételei közepette, az éles nagyhatalmi verseny közegében is élre tudtak törni és élen tudtak maradni a 19. századi Európában.

A három kicsiny nyugat-európai ország, európai átlagot meghaladó növekedésével fokozta viszonylagos előnyét, és a világ legfejlettebb országainak maroknyi csoportjába tartozott az első világháború előtt.

5. Kései indulás és élre törés: Németország

A nagy vetélytárs, amelynek eredményei fényében Franciaország mindinkább elégtelennek érezhette saját teljesítményét, Németország volt. De mi volt Németország? Az ismert kérdés, mely 1945-ben az antifasiszta koalíció vezetőinek tanácskozásán hangzott el, és némi bizonytalanság után földrajzi fogalomban nyert meghatározást, a 19. század jó részére is feltehető. Eltérően Angliától és Franciaországtól, ahol meghatározott területen kialakult egységes állami, politikai berendezéssel rendelkező országok gazdasági fejlődését vizsgálhattuk már a 18. században is, Németországban erre csak történetünk második felében került sor, akkor, amikor az ipari forradalom nagy hulláma már kibontakozott Európában. Az a terület, amelyet később Németországnak hívtak, 1806-ig a német-római birodalom része volt, mintegy 350 kis államocska, hercegségek, királyságok és városállamok laza szövetsége. Később, az 1815-ös bécsi kongresszus után, valamelyest egyszerűbbé vált a helyzet. Megalakult a Német Szövetség, mely Ausztriával együtt 39 szuverén állam szövetsége volt. A német nemzeti állam tehát az ipari forradalom kezdetén még nem létezett, határai, állami, politikai berendezkedése csak 1871-ben öltöttek végleges formát. A továbbiakban tehát, amikor Németországról beszélünk, akkor nagyjából arról a területről szólunk, amelyet az 1871-es Német Birodalom a határai közé foglalt.*

A gazdasági átalakulás előfeltételei: a jobbágyreform

Ha állami, politikai berendezkedését illetően még nem is létezett az egységes Németország a 18. század végén, a feudális viszonyok és a jobbágyság intézményének fennmaradása vonatkozásában a német területek sok hasonlóságot mutattak. A jobbágyviszonyokat — mint ahogy a gazdasági fejlettséget illetően is igen nagy eltérések voltak azonban a különböző német területek között. A Rajna-vidéken és Szászországban például már a 18. században is virágzott a házi- és manufaktúraipar, míg Mecklenburgban és a bajor vidéken a mezőgazdaság uralkodott. A második jobbágyság kötelékében élő keletporoszországi paraszttól a nagyjából csak pénzbeli szolgáltatást teljesítő Rajnavidéki parasztig, a centralizált, nagy kiterjedésű abszolutista államtól a kishercegségig, az erős textiliparral vagy kereskedelemmel rendelkező tartománytól az elmaradott mezőgazdasági területig, a német államokban a legkülönbözőbb fejlődési változatokat találhattuk meg. Egyes német területeken sporadikusan már a 18. század végén megjelentek az ipari forradalom első technikai eredményei. Az első, igaz, még vízi meghajtású pamutfonó üzem Ratingenben, Düsseldorf mellett, 1783-ban kezdte meg működését, s német Felső-Sziléziában 1792-ben helyeztek üzembe egy koksztüzelésű olvasztókemencét, sőt a Newcomen-gépek mellett már a Watt-féle gőzgépek is forgalomba kerültek. Egyes német vállalkozók, olykor a szász vagy porosz kormány, a csempészetet, az ipari kémkedést és más módszereket is igénybe vettek, hogy a nagy angol titok birtokába kerüljenek és a legmodernebb gépeket honosítsák meg hazájukban. James Cockerill, az ismert angol vállalkozó, akinek a belga vasipar keletkezésében játszott szerepét már megismerhettük, tevékenységét Poroszországra is kiterjesztette. Más angol vállalkozók is közreműködtek a német gyáripar első létesítményeinek megteremtésénél. Mindez azonban Németország gazdasági viszonyait a század elején még úgyszólván érintetlenül hagyta. A politikai széttagoltság súlyos gazdasági következményekkel járt. Egyrészt a kis államok sokasága lehetetlenné tette mind a munkaerő, mind az áru szabad mozgását és áramlását. A néha nevetségesen kicsiny távolságokon felállított vámsorompók a távolsági kereskedelmet akadályozták. A helyi piac pedig nem annyira virágzó kereskedelmi vagy ipari központok körül alakult ki, hanem adminisztratív centrumok, egyházi székhelyek vonzásában és természetesen ennek megfelelően sokkal alacsonyabb szinten. Mindehhez járult még, hogy a jobbágyi kötelezettségek, melyek ugyan többnyire nem voltak olyan szigorúak, mint egyes keleteurópai államokban, arra mégis elegendőek voltak, hogy a 75%-ban mezőgazdasági lakosságú német államokban a munkaerő mozgását gátolják.

---

* Az összefoglaló adatok Elzászt is felölelik, jóllehet ennek szerepéről és jelentőségéről a francia fejlődés kapcsán esett szó.

Németország a 19. század első felében sem ment át a társadalmi, politikai viszonyok olyan forradalmi átalakulásán, amilyet a nagy francia forradalom hozott magával. Hatása alól azonban aligha vonhatta ki magát. Ezt nemcsak belső — gazdasági és társadalmi — problémái, de a nemzetközi viszonyok is lehetetlenné tették. Ha a német államok nem léptek a jobbágyság megszüntetésének útjára, akkor Napóleon győztes csapatai külső erőszakkal kényszerítette rájuk a francia polgári vívmányokat. Franciaország példája mindenképpen olyan kihívást jelentett, hogy a napóleoni hódítások által nemzeti létében fenyegetett néhány kis nyugati német fejedelemségben, ahol a franciához hasonló agrárfejlődés ment végbe, már az 1790-es években végrehajtották a jobbágyfelszabadítást. Ám a legnagyobb, s legfejlettebb német állam, Poroszország is kénytelenné vált a gazdasági és társadalmi megújhodásra. Elfogadottá vált az a felfogás, hogy előnyösebb valamit önként engedni, mint mindent kényszerből feláldozni. A porosz király mint magánföldesúr, a birtokain dolgozó jobbágyok jó részét felszabadította. Nemcsak indokoltnak, de egyenesen elengedhetetlennek tartották a régi rendszer lassú átalakítását. A politikai indítékot a porosz állam katonai, politikai és gazdasági megerősítésének központi célja biztosította. A felülről végrehajtott reformokat úgy akarták megvalósítani, hogy a földbirtokos osztály, a hagyományos uralkodó elit is vérátömlesztést kapjon, s megfelelően tudjon alkalmazkodni az új viszonyokhoz. A Napóleontól elszenvedett jénai vereség után nem lehetett tovább várni: 1807-ben Stein porosz reformpolitikus kezdeményezésére kibocsátották az emancipációs törvényt, amely véget vetett a jobbágyság intézményének. Legalábbis, ami a személyes függőséget illette. A törvény kimondta ugyan a birtoklás lehetőségét is, de a földbirtokmegoszlásról nem rendelkezett. Sőt a földesurak úgy értelmezték a törvényt, hogy a felszabadított jobbágyot földjétől is megszabadíthatják.

A Bauernlegen (a paraszti kisajátítás) újult erővel éledt fel. A parasztságnak ugyanis csak kis része tarthatta meg korábban művelt földjét, pontosabban annak egy részét, mivel kártérítés fejében a föld egyharmadát, sőt többnyire felét át kellett engedni a földesúrnak. Akinek olyan csekély földje volt, hogy nem lehetett felezni, annak bérleti díjat kellett fizetnie. A Hardenberg-féle 1811. évi dekrétum kimondta, hogy a föld csak akkor kerül a paraszt tulajdonába, ha a földesúr és a paraszt minden vitatott jogi kérdésben megegyezett. Az 1816-os rendezés további szigorításokat tartalmazott, amennyiben a jómódú birtokos parasztságon kívül a kis földű parasztokat változatlanul szolgáltatásokra kötelezte. Mintegy 1 millió hektárra becsülték azt a földterületet, melyet különböző formában végül is a földesurak szereztek meg a személyükben felszabadított parasztoktól. Ennél is súlyosabb terhet jelentett a különböző szolgáltatások megváltása. Joggal mutattak rá, hogy a paraszt még jó termés esetén is csak nehezen tudott eleget tenni kötelezettségének, és akkor is legfeljebb létminimumát biztosíthatta, gazdasága fejlesztésére csak elvétve volt módja. Egy-egy rossz termés viszont tömegesen döntötte őket anyagi katasztrófába. Egyes becslések a paraszti pénzjövedelmek 37—74%-ára tették a megváltás terheit. A feudális árutermelő majorsági gazdaság ezzel egy időben — részben a megváltásból származó tőkét is felhasználva — kezdett tőkés nagybirtokká átalakulni. Ami pedig a falusi nincsteleneket illeti, őket a törvény nem is tekintette parasztnak; legjobb esetben kis parcellákkal helyhez kötve, a junker nagybirtok korlátlan munkaerő-tartalékát képezték. Erre egyébként szükség is volt, mivel a régi munkaszolgáltatások — mindenekelőtt a robot — megszüntetésével a nagybirtok munkaerő-keresletét olcsó bérmunkával kellett kielégíteni. Ipar nem lévén, aligha volt a 19. század közepéig a földteleneknek más lehetőségük, mint robot vagy bérmunka formájában dolgozni a nagybirtokon. A többi német államban, ahol a parasztok már jórészt korábban is a bérleti gazdálkodás valamilyen formáját folytatták, a legkülönbözőbb megoldások születtek. Bajorország formálisan csak 1848 után vetett véget a jobbágyságnak, amely itt nem volt olyan súlyos, mint Poroszországban, de a délnémet államokban a jobbágyfelszabadítás már 1830 körül befejeződött. Egészében azonban a 19. század első felében még általában nem került sor a feudális viszonyok teljes felszámolására. Az 1848-as forradalomnak kellett közbeszólnia, hogy, legalábbis ami a feudális kötelezettségeket illeti, ezek teljesen megszűnjenek.*

Az agrárreformok következtében a nemesség szerepe jórészt konzerválódott. Igaz, a nem nemesek birtoklási tilalmát már 1809-ben feloldották és számos nemesi birtok polgári bérlők irányítása alá került. De a déli területeken a nemesi privilégiumok elvesztése ellenére a helyzet lényegében csak abban a tekintetben változott, hogy szolgáltatások helyett járadékot kapott a földbirtokos. Poroszországban, ahol a nemesség szerepe lényegesen fontosabb volt, létrejött az a junker típusú nagybirtokosság, amely egybekapcsolta a feudális vezető réteg és a tőkés mezőgazdasági nagyvállalkozó érdekeit és tulajdonságait.**

Ha a földbirtokosok esetében hangsúlyozhatjuk az észak és dél közötti lényeges különbséget, akkor még nagyobb eltéréseket figyelhetünk meg az ország különböző területein kialakult paraszti típusok között. A Rajna-vidéken és a nyugati tartományokban a vállalkozó szellemű parasztgazdaság hamar virágzásnak indult. Kelet-Poroszországban, ahol a föld nélküli parasztok aránya már 1800-ban 26%-ot tett ki, a régi kötöttségek felszámolása számos életképtelen vagy az új viszonyokkal és terhekkel megbirkózni képtelen parasztgazdaságot hívott életre. A parasztok jó része eleve bérmunkára vagy ún. ledolgozásra kényszerült, vagy legalábbis részben erre volt ráutalva. A Knapp-féle meghatározást, mely szerint a porosz jobbágyfelszabadítás „egyrészt a földdel rendelkező parasztot munkátlanná (Landsmann ohne Dienst), másrészt viszont a földet megművelő napszámost földtelenné (Dienstmann ohne Land) tette”,*** sokat vitatják. Az viszont semmiképpen sem kétséges, hogy ezeken a területeken a junker nagybirtokon dolgozó cseléd vált a mezőgazdaság központi figurájává. A cseléd munkaviszonyát 1810-ben szabályozták és ezen 1918-ig alig változtattak. A munkarend ugyan nem szólt bérekről és munkaidőről, de ahogy az egyik nagybirtok rendje meghatározta: a cselédnek „éjjel és nappal az Úr szolgálatára kell állnia és amennyire lehetséges, hasznára kell lennie, minden parancsot készséggel és alázattal kell tudomásul vennie". Bírósághoz nem fordulhatott, ha munkahelyét elhagyta, hatósági segítséggel vissza lehetett őt kényszeríteni, viszont a földesúrnak kötelessége volt legalább az istentiszteletre elengedni. A cselédek nagy száma kiegészült a földmunkások tömegével, azzal a típussal, amely Nyugat-Németországban alig volt megtalálható. 1867 körül a junkerek hazájában az agrárlakosságnak már legalább a fele a földtelenek kategóriájába tartozott. A jobbágyfelszabadítás hatása, lényeges különbségei ellenére, gazdasági értelemben, mégis egy irányba, a kapitalista gazdaság valamely típusának kibontakoztatása felé mutatott. Az egyik változat a parasztbirtokon alapuló modernizálás (amit a mezőgazdaság amerikai utas fejlődésének is neveznek), a másik a junker birtok tőkés átalakulása (porosz utas agrárfejlődés) volt. Az olykor felemás rendszabályok is erősítették a mezőgazdaság piaci orientációját, és a régebbi szolgáltatások elengedése (megváltása), a föld feldarabolási tilalmának megszüntetése, a közös földek jó részének felosztása, s a különböző munkajogi szabályozások mind összefüggésben álltak a társadalmi, gazdasági átalakulással. A régi viszonyok felszámolása végül is a német mezőgazdaság mindkét korábbi típusának, mind a Gutsherrschaftnak, mind a Grundherrschaftnak új fejlődési útjához vezetett. Keleten ez mindenekelőtt a junker típusú gazdaság felvirágzását vonta maga után. A földesurak az új feltételek között kiterjesztették birtokaikat, javították gazdálkodásukat. Erre annál is inkább módjuk volt, mivel nemcsak gazdasági hatalmuk maradt változatlan, de tradicionális társadalmi és politikai vezető szerepüket is megőrizték. A törvényhozó, a végrehajtó és a bírói testület szétválasztása — a montesquieu-i elvek értelmében — megtörtént ugyan, de mindhárom funkció junker befolyás alatt maradt. A gyors népességnövekedés következtében megemelkedett létszámú nincstelen földmunkásság (más életlehetőségek híján) kénytelen volt majdnem ugyanúgy kapcsolódni a nagybirtokhoz, mint régebben a jobbágy. Az ipari fejlődés lassúsága, valamint az 1820-as évek mezőgazdaságiár-hanyatlása következtében a felszabadult jobbágy személyes szabadságának növekedéséből sem tudott kellően profitálni.*

---

* Waltershausen Sartorius, von: Deutsche Wirtschaftgeschichte 1815—1914. Jena, 1923.

** Franz, G.: Landwirtschaft 1800—1850. In: Aubin, H.—Zorn, W. (ed.): Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 1—2. köt. Stuttgart, 1978.

*** Knapp, G. F.: Die Bauernbefreiung und der Ursprung der Landarbeiter in den älteren Theilen Preussens. München—Leipzig, 1927.

Korai agrárfejlődés

A német államok jócskán eltérő gazdasági és történelmi hagyományai következtében aligha lehet egységes mezőgazdasági átalakulásról beszélni. A regionális változatok rendkívül nagy gazdagsága szembetűnő. Egyes területeken már a 19. század első felében, részben a termőterület kiterjesztése, részben a hozamok növelése révén, jelentős árutermelés alakult ki és a váltóművelés terjedésével gyorsan kiszorult a földek nagy részét ugaron hagyó háromnyomásos gazdálkodás. Másutt, mint az 1840-es évek nagy éhínségei tanúsítják, egy-egy rossz burgonya- vagy gabonatermés már katasztrófához vezetett. Egészében azonban 1800 és 1840 között a lakosság 59%-os növekedésével szemben a mezőgazdasági termelés 135%-os emelkedése megfelelő mezőgazdasági alapot biztosított az ipari átalakulás felgyorsulásához.*

---

* Böhme, H.: An Introduction to the Social and Economic History of Germany. Politics and Economic Change in the Nineteenth and the Twentieth Centuries. New York 1978.

A mezőgazdaság fellendülésében a legnagyobb szerepet kétségkívül a hagyományos háromnyomásos gazdálkodás megszüntetése, az ugarterület visszaszorítása játszotta. A meghonosított váltógazdaság, a hat-, a kilenc-, illetve tizenkét nyomásos gazdálkodás nemcsak a földterület jobb kihasználását, a terméshozamok növekedését eredményezte, hanem új kultúrák meghonosításával is járt. A német mezőgazdasági termelés fejlődése a 19. század első felében nem annyira a hagyományos gabonakultúrákban mutatkozott meg, mint inkább a burgonya és a cukorrépa megjelenésében, illetve elterjedésében. A burgonya a 18. század végén, az 1771—1772-es katasztrofális éhínség következtében kezdett elterjedni és a következő évtizedekben egyre fontosabb szerephez jutott a lakosság táplálkozásában. A cukorrépa inkább 19. századi jelenség. Az első répacukorgyárat, állami támogatással, 1801-ben létesítették Sziléziában. Alapítója Franz Kurt Achard, a berlini akadémia professzora volt. (E tényben úgyszólván szimbolikusan jut kifejezésre a német mezőgazdasági tudományok és az állam kiemelkedő szerepe a korszak mezőgazdasági fejlődésében.) A napóleoni kontinentális zárlat — mint ismeretes — újabb lökést adott a cukorrépa-termelésnek Európában, s egyben újabb adójövedelemhez juttatta a krónikus költségvetési hiánnyal küszködő államháztartásokat. Így érthető, hogy 1836 és 1850 között a cukorrépa termelése közel harmincszorosára emelkedett, amit a répa cukortartalmának növekedése folytán a cukortermelés még gyorsabb növekedése kísért. A cukorrépát — szemben a burgonyával — a nagybirtokon termelték.

Az új növények megjelenése azonban még inkább csak a fejlődés irányát jelezte, hiszen a vetésterület mindössze néhány százalékát foglalták csak le, míg a szántóföld 60%-án továbbra is gabonát vetettek. A szántóföldek nagysága pedig 1815 és 1840 között Poroszországban több mint megkétszereződött, nőttek az erdőterületek is, ugyanakkor az ugar és a megműveletlen terület aránya 40%-ról 7%-ra zsugorodott.** Az ország más területein nem állt rendelkezésre hasonló mennyiségű műveletlen föld, ezért a termelés kiterjesztésének extenzív lehetősége korlátozott volt. A gabonafélék között a rozs volt a legelterjedtebb. Hozama, fél évszázad alatt, hektáronként 9 q-ról 10,7 q-ra emelkedett. Hasonlóan emelkedett a búza terméshozama is. A mezőgazdasági termények felhasználásának változásai jól tükrözik az agrárfejlődés folyamatait:

---

* Hoffmann, W. G.: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Berlin, 1965.

** Bittermann, E.: Die landwirtschaftliche Produktion in Deutschland 1800 bis 1950. Halle, 1956.

*A szántóföldi termelés felhasználása 1800/1883**

Megnevezés	1000 tonnában		%-ban	
	1800	1883	1800	1883
Emberi táplálkozásra	6479	13 135	50,8	36,4
Nyersanyagként	3966	17 757	31,0	49,2
Állati táplálkozásra	2245	4 268	17,6	11,9
Vetőmagként	772	886	0,6	2,5

Mint a takarmányfelhasználás adatai is mutatják, a mezőgazdaság fejlődésének fontos tényezője volt az állattenyésztés fellendülése. A 19. század első felében a szarvasmarha-állomány 30%-kal, a sertésállomány 35%-kal, a juhállomány több mint 50%-kal emelkedett. Tekintettel arra, hogy az állatállomány minősége is javult, mind a hús, mind a tejtermelés nagyjából megkétszereződött. A növekedés jórészt 1820 után ment végbe.

A mezőgazdasági termelés fél évszázad alatt bekövetkező megkétszerezését mindössze 20%-os munkaerő-növekedéssel érték el, ami figyelemre méltó ter-

*A mezőgazdasági termelés értékének alakulása 1800—1850***
(változatlan árakon)

Időszak	Növénytermelés	Állattenyésztés	Összesen
1800/10	100	100	100
1820/25	125	107	120
1836/40	165	165	165
1846/50	192	206	196

---

* Franz, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 310.
** Uo. 312.

melékenységemelkedésre utal. A modern német gazdaság születésének tényezői sorában a szakirodalom általában a vámkérdést, a modern gépek első alkalmazását, az ipar térhódítását és a közlekedés átalakulását helyezte figyelme középpontjába, de aligha tévedünk, ha azt állítjuk, hogy a kor nagy gazdaságpolitikai küzdelmei és eredményei nehezen értelmezhetők a mezőgazdaság fejlődése által teremtett lehetőségek számbavétele nélkül.

A német egység

A 19. század első felében, amikor német államférfiak, reformer értelmiségiek vagy burzsoá vállalkozók Anglia virágzását nem kis irigységgel állították szembe a saját helyzetükkel, és elmaradottságuk okait keresték, beleütköztek az egységes nemzeti állam hiányának fájdalmas tényébe. A nemzeti célok, a német nemzetnek egységes államba történő egyesítése közvetlen gazdasági értelmet nyert. A gazdasági felemelkedés és a modernizálás — az angol és a francia fejlődéstől eltérően — Németországban tehát nemzeti célkitűzés lett, olyan program, amelytől a nemzet felemelkedését várták és amely felé az első legfontosabb lépést az egységes nemzeti állam megteremtése hozhatta. Politikai változásról volt szó, amely a belső és a nemzetközi erőviszonyoktól egyaránt függött. Megvalósításához több cél vezetett: forradalommal, vagy legalábbis mélyreható demokratikus reformok útján, az erősödő polgárság hegemóniájával, amire az 1848-as forradalom tett kísérletet, vagy felülről, abszolutisztikus eszközökkel, a régi társadalmi hierarchia és intézményrendszer számos elemének átmentésével. Ez utóbbi megoldás a gazdasági fejlődés polgári kereteit megteremtő állam vezetését azon junker nagybirtokos osztály kezében hagyja, amelynek birtokai a jobbágyfelszabadítás folyamatából viszonylag érintetlenül kerültek ki. Megvalósulhatott a német egység Ausztria részvételével, sőt vezetésével, vagy Ausztria kizárásával és porosz hegemóniával. Hosszú, végül is közel hat évtizedes politikai és fegyveres küzdelem döntötte el, hogy az egyesítés második megoldása vált realitássá. Az egységes német állam a katonailag és gazdaságilag legerősebb Poroszország, illetve az annak élén álló junker nagybirtokosság vezetésével jött létre. Az egységes német állam tehát nem vitte következetesen végig a polgári átalakulás társadalmi követelményeit, úgy emelte be a hatalomba a burzsoáziát, hogy megőrizte a junker nagybirtokos réteg vezető szerepét.

Dánia, Ausztria és Franciaország ellen vezetett hadjáratok egész sorozata után 1871-ben jött létre a „vérrel és vassal" megteremtett egységes Németország. 41 millió lakosával, Oroszországot követően, lélekszámban a legnagyobb volt Európában. A területi és állami egység kivívása idejére Németország már jelentős gazdasági fejlődésen ment keresztül. A változás és fejlődés alapjait az egységesítést közvetlenül előkészítő lépések, nevezetesen a Zollverein és a birodalmi közlekedési hálózat kiépítése hozta létre.

A bécsi kongresszus által széttagoltságában meghagyott államrendszerben sok oldalról merült fel a gazdasági egységesítés, a különböző feudális jogállások megszüntetésének igénye. Poroszország már 1816-ban megszüntette a belső vámokat, hogy a különböző helyi piacokat egységes nemzeti piacba olvassza. Ezt csupán első lépésnek tekintették azon az úton, amely a különböző német államok közötti vámok felszámolásához vezet. Ehhez azonban nem kis ellenállást kellett még leküzdeni, különösen a porosz dominanciától nem ok nélkül félő kis déli fejedelemségek esetében. Az egységes vámterület kiépülése tehát csak lépésről lépésre haladt előre. Nem kevés diplomáciai manőver és gazdasági nyomás kellett ahhoz, hogy végül sikerült vámunióban egyesíteni a német államok túlnyomó többségét. Friedrich List nagyszabású agitációja a Zollverein mellett aligha lett volna elégséges és célravezető, ha List érvelésében és a gazdaság igényeiben ez nem járt volna együtt a vasútépítés megindulásával. A vasút pedig az új, modern nagyüzemek megteremtését mozdította elő. Végül azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a vámuniót, kimondva vagy kimondatlanul, áthatották a politikai elképzelések. A Zollverein megteremtése, politikai és gazdasági szempontból egyaránt, fordulópontot hozott Németország életében. Következményeként Európa szívében kialakult az iparosodott Nyugatot és az agrár Keletet egyetlen rendszerben összekapcsoló terület, amely részben Északot és Délt is kapcsolatba hozta. 1834 januárjától tehát — ami az egységes belső piacot illeti — Németország fejlődése előtt nem volt akadály.* A vámunió megteremtése úgyszólván egybeesett a vámvédelem gondolatával is, ami 1820 óta Friedrich List személyében találta meg hirdetőjét és teoretikusát. List elsősorban azt hangsúlyozta, hogy az angol és német fejlettségi szintkülönbség következtében Németország nem versenyezhet Angliával, és, legalábbis „gyermekkorában”, a német iparnak védővámokra van szüksége. Később, amikor a védővámok segítségével megerősödött, akkor már képes lesz a szabadversenyre. Az 1840-es években a textil- és vasáruk vámjait valóban megemelték. A piac természetesen nem jogi vagy politikai kategória, nem is egyszerűen a népesség lélekszámának, hanem jövedelemszintjének és az egységesülés gazdasági feltételeinek függvénye.

Egyébként a Zollverein létrejöttekor a vámuniónak még nem minden német állam volt tagja, és egyesek csak igen vonakodva csatlakoztak. Hiszen ahogy K. Borchardt hangsúlyozza: a vámunió mögött nem volt nehéz felismerni a dinasztikus érdeket, a hatalom és a politika szerepét, Poroszország és Ausztria, a Hohenzollern- és a Habsburg-dinasztia vetélkedését a német hegemóniáért. Eleinte csak Poroszország és néhány közép- és délnémet állam között omlottak le a vámsorompók.* Jó néhány állam csak az 1850-es években határozta el magát a csatlakozásra és a hagyományos német kereskedőtőke (a Hanzavárosok) sokkal inkább nemzetközi kapcsolataikban gondolkodtak, semhogy a német piachoz való csatlakozással megkössék kezüket. A formai egyesülés egyébként sem fedhette el a belső egység egyéb kritériumainak hiányát. A kereskedelmi jog egységesítésére az 1836-os javaslattól az 1861. évi ratifikálásig közel negyedszázadot kellett várni.

---

* Henderson, W. O.: The Rise of German Industrial Power 1834—1915. Berkeley, 1975. 31. skk.

Más gazdasági, pénzügyi és politikai kérdésekben még nehezebb volt az egyetértést kialakítani. Ennek ellenére túlzásnak véljük Schumpeter véleményét, amely szerint „nem lehet túlságos jelentőséget tulajdonítani eme intézményes változásnak. ... Amit közvetlenül elértek, nem volt más, mint hogy eltávolították a bilincseket a mozgásba lendülő ügyekről."** Ennél ugyanis többről volt szó, már csak azért is, mivel a vámunió szoros kapcsolatban állt a vasútépítéssel.

A vasútépítkezés központi szerepe

Angliában a csatornahálózat és a part menti hajózás, Franciaországban a jó útrendszer biztosította a szállítás minimális feltételeit a vasútkorszak előtt. Németország, nagyobb területi kiterjedése ellenére, egyikkel sem rendelkezett. Pedig ha már Franciaországban — ahol az ipari forradalom folyamata lényegesen korábban indult — oly centrális szerepet kapott a vasútépítés, nyilvánvaló volt, hogy Németországban ennek szerepe mind a belső piac egységesítésében, mind az iparosítás folyamatában lényegesen nagyobb lesz. Németország egységes vámterülete és ezzel gazdasági fellendülésének feltételei ugyanis éppen akkorra alakultak ki, amikorra a vasút, a közlekedés forradalmasítása technikailag megérett. Eleinte úgy tűnt, hogy a vasútépítés Németország relatív elmaradottságának akadályába ütközik. A viszonylag alacsonyabb áruforgalom miatt kétséges volt a vasútvonalak profitabilitása, a nyereség hiánya, illetve bizonytalansága miatt viszont a pénztőke óvatos volt és nem törekedett a vasút felé. Vasút híján azonban kevés remény volt az áruforgalom növelésére, a helyi piacok egységes piaccá olvasztására és a munkamegosztás, az árutermelés fellendítésére. Tekintettel arra, hogy a vasútépítéshez csak az állam adhatott koncessziót, a vasútépítéssel kapcsolatos politika lényegesen hozzájárulhatott a gazdaság e kulcskérdésének megoldásához. Az államhatalomban döntő befolyást gyakorló feudális bürokrata körök eleinte csekély érdeklődést mutattak a polgárság és a reformerek vasútépítő tervei iránt. Mi sem jellemzőbb a vasúttal szemben táplált társadalmi, politikai ellenszenvre, mint Ernő Ágost hannoveri király megjegyzése: „Az én országomban nincs szükség vasútra. Nem akarom, hogy minden cipész vagy szabó ugyanolyan gyorsan tudjon utazni, mint én."*

---

* Borchardt K.: The Industrial Revolution in Germany 1700—1914. In: Cipolla (ed.), 1973. 105.

** Schumpetert idézi: Trebilcock, 1981. 41.

A vasútépítés tehát lassan, nehezen indult. List, a nemzeti gazdasági fejlődés apostola dolgozott ki először 1833-ban átfogó nemzeti vasúthálózattervet. Ez azonban még igen messze állt a megvalósulástól, hiszen még kisebb helyi vonalak építésére — amire tervek ugyan gomba módra születtek — is nehéz volt tőkét találni.

1835-ben végül elfogadták a nürnberg—fürthi vonal tervét, amely nem annyira az áru-, mint inkább a személyforgalmon alapult, és a viszonylag rövid vonal tőkeigénye sem volt túl nagy. Ez után a Berlin—Potsdam vonal következett, majd megszületett a jelentősebb, Lipcse—Drezda terve. Az első vonalak nyereséggel dolgoztak, a vállalkozók vagyonosodtak és kezdték felismerni a közvetlen haszontól várható eredményeket. Megváltozott azonban a politikai vezető körök álláspontja is. A nemzeti egységért folytatott küzdelem mindjobban összekapcsolódott a vasútépítéssel.

A burzsoázia a vasútépítésben „azt az eszközt látta, amely alkalmas lesz az irigyelt Anglia előnyének és az ipari fejlődés tempójában mutatkozó német hátránynak a leküzdésére. A politikai vezetés pedig úgy vélte, hogy saját gazdasági, politikai és katonai uralmának megerősítése a vasúthálózat kiépítésétől függ."**

Az 1830-as évek végén kibontakozó vasúti spekulációs láz tehát hamarosan egybeesett a különböző királyi, hercegi udvarok abszolutista kormányzatának érdeklődésével, és hamarosan megérlelődött a gondolat: a vasútépítés állami feladat. Egy sor kisebb német állam fogadta el először ezt az elvet és államkölcsönök útján támogatta a vasútépítést. Poroszországban a burzsoázia és az abszolutista állam küzdelme miatt ez a megoldás nem volt járható. Ezért fogadták el 1842-ben a hamarosan más országokban, közöttük Magyarországon is alkalmazott megoldást, a vasúti részvények állami kamatgaranciájának rendszerét. A megfelelő kamat állami biztosítása kiküszöbölte a vállalkozói kockázatot. A vasútépítés nagy hulláma bontakozott ki. 1846-ban, egyetlen év alatt, 1100 kilométernyi vasútvonalat építettek. Ekkor épültek meg a Berlin—Hamburg, a Köln—München fővonalak és 1850-ben a vasútvonalak hossza tekintetében Németország — 1840: 469; 1845: 2143, 1860: 5856 km vasúthálózattal — már a második helyen állt Európában.*

---

* Mottek, H.—Blumberg, H.—Becker, W.—Wutzmer, H.: Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutschland. Berlin, 1960. 36.

** Mottek, H.: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands 2. köt. Berlin, 1969. 110.

Már nemcsak egyes városok között épült ki az összeköttetés. Északon Berlin, nyugaton Köln alakult jelentős vasúti csomóponttá. A hálózat csaknem egyharmada állami kézen volt. Különösen a porosz kormány — melynek már hagyományai voltak a gazdasági beavatkozásban —, de más német államok is költségvetésük egy részét a vasutak finanszírozására fordították. 1850-ben a német vasutakba fektetett tőke közel fele az államkasszákból került ki. A német polgárság, 1848 után az állami gyámságtól szabadulni akarva, a magánvasút elvét erőltette. Az 1850-es években valamivel kevesebb vasút épült, mint az előző évtizedben: 5281 km, de a magánvasúti elv 1862. évi elfogadása után, ebben az évtizedben már 7654 km. A vasút hamarosan a legfontosabb tömegszállító eszközzé lépett elő, megfosztva a Rajnát és az Oderát korábban játszott szerepétől, amely a tömegáruk szállításával az ipari körzetek kialakítására is kihatott. A vasút megszüntette az egyes iparvidékek korábbi természetes előnyeit, s új ipari körzetek kialakítását, illetve fejlesztését ösztönözte, különösen a Ruhr-vidéken és Berlin környékén. A vasútépítés következtében lényegesen csökkentek a regionális árkülönbségek, és a 19. század közepére az egységes belső piac kialakulása valóban jelentősen előrehaladt.

A vasút tehát lényeges kezdő lökést adott Németország gazdaságának, hogy az ország kilépjen korábbi elmaradottságából. A vasút szerepe az 1860-as évektől talán még növekedett is, mivel a soha nem látott konjunktúra legfőbb hordozója lett. A német nehézipar kialakulása és a vasútépítés közötti összefüggés — melyre még visszatérünk — mellett elsősorban arra utalhatunk, hogy a vasút kötötte össze, bizonyos mértékig teremtette meg a széles belső piacot a Ruhr- és a Rajna-vidéktől Szászországig, Sziléziától, Hamburgtól és Brémától Münchenig. A vasútépítés mozgatórugóit nem érthetnénk meg, ha megállnánk a gazdasági okoknál. Thorster Veblen szerint „a vasúthálózat állami felügyelet alatt stratégiai szempontok szerint épült”.** Ez kétségkívül igaz, hiszen a porosz állam nemcsak a vasút születésénél bábáskodott, de később is aktív szerepet vállalt, és az 1860-as évek átmenete után a vasút ismét az állam fennhatósága alá került.

1870 után Németországban évtizedenként mintegy 10 000 km új vasútvonal épült. (1870 és 1880 között a növekedésben Elzász-Lotaringia Németországhoz csatolása is szerepet játszott.) A vasútvonalak jó része ekkor már állami kézen volt, vagy legalábbis a Birodalmi Vasúti Hivatal ellenőrzése alatt állott, hiszen 1879 után az állam megindította a vasútvonalak tömeges felvásárlását. 1890-

---

* Mitchell, 1975. 581.

** Veblen, Th.: Imperial Germany and the Industrial Revolution. London, 1939.

*A német vasúthálózat hossza**

Év	Km
1850	5 856
1860	11 089
1870	18 876
1880	33 838
1890	42 869
1900	51 678
1913	63 378

ben a közel 43 ezer km hosszúságú vasúthálózatból 38 203 km volt az állam kezén. A porosz vasút sok vonatkozásban mintavállalattá alakult. Mindenekelőtt igen kifizetődő volt, ami, figyelembe véve az áruszállítás nagy mértékét és a kedvező földrajzi adottságokból következő olcsóbb építési költségeket, nem meglepő. Az államvasutak pontossága, hatékonysága az állami szektor — egyesek szemében a jövendő szocializmus — nagy iskolájává emelte a porosz vasutakat. A német vasutakon évente szállított áruk mennyisége 1860 és 1910 között 3 millió t/km-ről 63 millió t/km-re emelkedett, miközben az áruszállítás költségei 80, a személyszállításé 70%-kal csökkentek.** Egyes nézetek szerint az egység létrejötte utáni időszakban, 1870 és 1880 között a rohamos gazdaságfejlődés valóságos húzóereje, a gazdaság vezető szektora a vasút volt. Ez az ágazat szívta fel a bruttó beruházások 15—25%-át. 1880 után a vasút közvetlen szerepe már lényegesen csökkent, helyét átadta az iparnak, nem utolsósorban azon nehézipari ágaknak, melyek születésüket éppen a vasútépítésnek köszönhették.

A vasútépítés nemcsak közlekedési szempontból kezdte egységesíteni a jogi, politikai értelemben még nem egységes országot, hanem hatalmas keresletet teremtett, aminek döntő szerepe volt az 1850-es évektől felgyorsuló ipari fejlődésben, gazdasági átalakulásban.

Az ipari fejlődés felgyorsulását mindenekelőtt a városi és a falusi lakosság arányának rohamos eltolódása jelezte. A századelő közel kétharmados falusi népességének aránya a század közepéig nem sokat változott. A népszaporulat ellensúlyozta a városokba és falvakba irányuló lassú elvándorlást. A következő két évtized már lényegesen gyorsabb növekedésre utal, hiszen 1871-ben a falusi lakosság aránya 63,9% volt. Ezt követően azonban a változás üteme rohamossá vált.

---

* Mitchell, 1975. 316.

** Tilly, R. T.: Verkehr und Nachrichtenwesen. Handel, Geld, Kredit, 1850—1914. In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 563.

*Németország népességének megoszlása**

Év	Falusi	Városi
	népesség %-ban	
1871	63,9	36,1
1890	57,5	42,5
1910	40,0	60,0

Demográfiai változások

Mint Európában általában, a 18. századi Németországban is, a népességszaporulat hagyományos, a falusi agrártársadalmakra jellemző vonásai (magas termékenység és nem kevésbé magas csecsemő- és gyermekhalálozási arányszám) némileg mérséklődtek, a járványok gyakorisága csökkent és többnyire helyi keretekre korlátozódott. A feudális jogok fellazulása a házasodás idejét előbbre hozta. Mindezek a változások a 19. század első felétől már határozottan éreztették hatásukat. A későbbi Németország területén 1816-ban több mint 23 millió embert számláltak össze. Ez a lélekszám 1864-re 38 millióra, majd 1870-re 41 millióra emelkedett. A népességnövekedés rátája majdnem elérte az évi 1%-ot, amit a középkorra jellemző 0,3-0,5%-os népességnövekedéssel szemben már az ipari társadalom jellegzetes népességnövekedési ütemének tartanak. Különösen magas volt a szászországi (1,4%) és a poroszországi (1,3%) növekedés. Feltehetően igaza van Wolfgang Köllmannak*, aki a magas porosz népességnövekedést már részben Stein és Hardenberg reformjai eredményének tulajdonítja, mivel az új körülmények között mind a nagybirtok, mind a szűkebb keretek közé szorult parasztgazdaság intenzív munkaerőigényt támasztott. Szászországban viszont elsősorban a kifejlődő textilipar vonzotta a munkaerőt. Ezeken a területeken tehát a természetes szaporodás mellett számottevő vándorlási többlet is megfigyelhető. Tekintettel arra, hogy 1815-től a német államok között lehetővé vált a szabad mozgás. Szászország (60 000) és a rajnai tartományok (155 000) már a 19. század első felében jelentékeny munkaerő-vonzási területté váltak. Berlin, München és néhány más nagyváros lakossága is gyorsan növekedett. Az 1820-as évektől megindult a kivándorlás is, de ekkor még nem haladta meg az évi 4000 főt. Az 1880-as években azonban már 20 000 ember hagyta el a német államokat. Ezekben az években jelentős szervezetek alakultak a kivándorlás támogatására és lebonyolítására. A kiáramlás tetőpontját az 1846-os éhínséget és gazdasági válságot követő évek jelentették. 1846 és 1854 között 1,1 millió ember kelt át a tengeren. A kiáramlás a következő években azonban lelassult, s az amerikai polgárháború idején mindössze 100 000 ember vándorolt ki. Az 1880-as évek utolsó kivándorlási fellángolása után, az 1890-es évek német gazdasági fellendülését követően évi 25 000 főre csökkent a kivándorlók száma.* Legnagyobb részük Mecklenburgból és Dél-Németország agrárvidékeiről indultak útnak. Egy évszázad leforgása alatt összesen 5 millió német bevándorlót regisztráltak az Egyesült Államokban. Németország népességvesztesége tehát igen jelentős volt, s ez nagy különbséget idézett elő a valóságos népszaporodás és tiszta népszaporulat között. Annál fontosabbnak ítélhetjük Németország gyors népességnövekedését az egységes Németország megteremtését követően.

---

* Köllmann, W.: Bevölkerungsgeschichte 1800—1970. In: Aubin—Zorn, (ed.), 1978. 17.
** Uo. 13—14.

Az egységes Német Birodalom létrejöttét követő négy évtizedben 24 milliós (58,1‰-es) lakosságnövekedés következett be, melynek nyomán 1910-ben az ország lakossága már közel járt a 65 millió lélekhez. Érdekes módon a születési ráták viszonylag hosszú ideig magas szinten maradtak és csak a századforduló után estek le 27‰-re. A viszonylag jól fejlett orvosi és egészségügyi ellátás mellett a halálozási ráta viszont erősen csökkent és 1913-ban 15‰-kel már Európa legalacsonyabb halálozási arányai közé tartozott. A születéskor várható élettartam ennek nyomán 36 évről 45 évre emelkedett.**

A növekedés üteme meghaladta az előző fél évszázadét (1,18). Poroszország 1,26%-os növekedése kiemelkedő volt, de egyes porosz területek (Vesztfália, Berlin, Brandenburg) még gyorsabb, 2%-ot elérő vagy meghaladó népességszaporulatot mutattak, a többi területre, a kikötővárosokra, Hamburgra, Lübeckre, vagy Mecklenburgra viszont inkább a korai korszakra jellemző mutatók maradtak érvényesek. Ezek a különbségek nem annyira a termékenységi és halálozási arányok eltéréseiből, mint inkább az elvándorlás méreteinek eltéréseiből keletkeztek. Mindenesetre 1910-ben a németek 48%-a már nem ott élt, ahol született, mi több, közel 15%-uk már nem is abban az államocskában lakott. A Ruhr-vidék és más központok tömegesen vonzották a munkaerőt. A különböző német államok lakossága rohamosan egybeolvadt s a területi arányok is megváltoztak, mint ahogy átalakult a népesség szerkezete is. Azokon a területeken, amelyekről jelentős volt az elvándorlás, nagyobb lett a nők aránya, és kisebb volt a munkaképes korú népesség növekedése. A munkaerőt felszívó területeket a munkaképes korosztályok nagyobb aránya és férfitöbblet jellemezte. Elmélyült a társadalmi struktúra különbsége is: az agrár-, illetve ipari vidékek mind élesebben különültek el egymástól. Paraszti, polgári, nagybirtokos, kispolgári és iparimunkás-körzetek alakultak ki. Berlin a 19. század közepéig poros kisváros volt, lakossága azonban 1910-ben már túlhaladta a 2 millió főt, míg Hamburg lakossága megközelítette az 1 milliós lélekszámot, további öt nagyváros pedig (München, Lipcse, Drezda, Köln és Breslau) több mint 0,5-0,5 millió lakost számlált. Egyes nagyvárosokban a betelepülők aránya elérte a lakosság 45-50%-át. Míg 1870-ben 5% volt a nagyvárosok lakosságának aránya az ország lakosságában, 1910-ben már 21%. Gomba módra nőttek ki a földből az új, nagy ipari városok, mint Gelsenkirchen, Bochum, Essen. E területeken a lakosságnak mintegy négyötöde már a városi ipari foglalkozásokból élt, s felszívták Dél- és Kelet-Poroszország csökkenő lakosságát. Kelet-Németország nagy népességkibocsátó területein a mezőgazdasági népesség elérte a lakosság 60-70%-át.

---

* Mitchell, 1975. 135.

** Stolper, G.: The German Economy from 1870 to the Present. New York, 1967. 23.

*Németország népességének foglalkozási megoszlása**

Megnevezés	1882	1907
Kereső népesség (millió fő)	17	25,4
Mezőgazdasági keresők (%)	42,2	33,9
Ipari keresők (%)	35,6	39,9
Egyéb (%)	22,2	26,2

A szén- és vasipar

A közel 65 milliós Németországban 1910-ben már beteljesedett az a folyamat, amelyet a század eleji Stein—Hardenberg-féle reformok, valamint a Zollverein megalakítása indított útjára. A Német Birodalom egységének proklamálása 1871-ben, a versailles-i kastély tükörtermében, nemcsak az európai kontinens egyik legnépesebb és legnagyobb belső piaccal rendelkező országát hozta létre

---

* Stolper, 1967. 23.

— Oroszország elmaradottsága miatt nagyobb lélekszáma ellenére sem volt Németországgal összehasonlítható —, de egy gazdaságilag igen gyorsan fejlődő országot teremtett. Politikai és hatalmi intézményrendszerét, társadalmi struktúráját illetően Németország sokkal többet őrzött meg a régiből, mint radikális forradalmi átalakuláson átment nyugati példaképei. Ennek ellenére a gazdaság adottságai a korszakban a legjobbaknak bizonyultak. Ha Angliánál kiemelhettük (és Franciaországnál hiányolhattuk) a vas és szén szerencsés együttes előfordulását, úgy ez a tényező nem kevésbé volt adott a császári Németországban sem. Igaz, a 19. század első felében Németország gazdag szénkincse még a föld mélyében nyugodott. Poroszországban 1788-ban mindössze 3200 ember foglalkozott szénbányászattal, s a 19. század első évtizedéig a bányászat csak vontatottan fejlődött, noha az új gépek és termelési eljárások lassanként már megjelentek. A Ruhr-vidéken például 1801-ben alkalmaztak először gőzgépet, s ez lehetővé tette, hogy ne csupán a közvetlenül a felszín alatt rejlő szénrétegeket tárják fel. A mélyen fekvő rétegek víztelenítése a gőzgép alkalmazásával lehetővé vált, és 1840—1842-ben valóban felfedezték a Ruhr-medence szénkincsét. Az áttörés nyomán a következő évtizedekben a szénbányászat, különösen a század közepétől, egyedülálló fejlődésnek indult. 1849-ben mindössze 332 gépet alkalmaztak a német bányászat mintegy $^2/_3$-át reprezentáló porosz bányászatban. J. Kuczynski számítása szerint 1800 és 1820 között a széntermelés alig növekedett, 1840-ig közel egyötödével bővült, majd 1850-re közel 40%-kal haladta meg a század eleji szintet.[*]

Németország 1913. évi széntermelését 100-nak tekintve, az 1850-es termelési szint mindössze 3-nak felelt meg. 1860-ig a szén még nem vette át a vezető energiaforrás szerepét, sőt mi több, a faszéntermelés éppen ebben az időben érte el csúcspontját. A keresleti és kínálati tényezők szerencsés találkozása azonban hamarosan ugrásszerűen megnövelte a szén szerepét. Ami a kínálati faktort illeti, a hagyományosabb sziléziai és Saar-vidéki bányák mellett a Ruhr-vidéki mélybányászat megindítása 1850—1870 között, majd kiterjesztése észak felé, fordulatot hozott. A keresleti tényezőket illetően három lényeges hullámról beszélhetünk. Az első a vasútépítéshez, illetve a vasiparhoz kapcsolódott. A vasút keresleti szerepére a vasfogyasztásban rendelkezésre állnak számítások, de nem rendelkezünk ilyenekkel a bányászatot illetően. A széntermelés és a vasúti hálózat kiterjedése, valamint a vasúti forgalom növekedése között szoros korreláció állt fenn. Minden 10 000 km új vasútvonal felépítése nagyjából 10 millió t többletszéntermeléssel járt együtt.

---

[*] A német iparosodásra lásd: Veblen, 1939.; Fischer, W.: Bergbau, Industrie und Handwerk. In: Aubin—Zorn (ed.), 1978.; Hoffmann, W. G.: Stadien und Typen der Industrialisierung. Jena, 1931.; Blumberg, H.: Die deutsche Textilindustrie in der industriellen Revolution. In: Mottek, H.—Blumberg, H. (ed.): Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutscland. Berlin, 1965.

1860 és 1880 között a vasutakat és az azokhoz kapcsolódó vasipart a szénbányászat egyik legfontosabb keresleti tényezőjének tekinthetjük. Az a technikai fejlődés, amely a német kohászatot 1860 után jellemezte (és amelynek részletes tárgyalására még visszatérünk), részben a szénfelhasználáson alapult. Ebben az időszakban a vasipar a széntermelés mintegy 30%-át használta fel.

A szén iránti kereslet új fejezete a német iparfejlődés második nagy hullámával esett egybe. A vegyészeti ipar is hamarosan a nagy szénfogyasztók közé emelkedett és igénye, a briketteljárás bevezetésével együtt, a közép- és délnémetországi barnaszén iránti keresletet lendítette fel.

Végül pedig a szénexport fellendülését tekinthetjük a széntermelés harmadik nagy keresleti tényezőjének, amely inkább a századforduló körül és után vált meghatározóvá.

*A német széntermelés alakulása**

Év	Feketeszén	Barnaszén
	1000 tonnában	
1830	1 800	500 (1838)
1850	5 100	1 800
1870	26 398	1 805
1890	70 238	17 013
1900	109 290	40 229
1913	190 104	87 233

A Ruhr-vidék szerepe a széntermelésben mindvégig döntő maradt, sőt míg 1850-ben a termelés 40, addig 1913-ban mintegy 60%-a a Ruhr-vidék bányáiból került a felszínre. A Ruhr-vidéki bányák 1913-ban már közel félmillió munkást alkalmaztak. Az új termelési módszerek nemcsak mind mélyebbre vezették a tárnákat, de egyre nagyobb üzemek kialakulását tették lehetővé. 1900-ban 5, 1913-ban már 19 olyan bányavállalat volt, amely évente több mint 1 millió t szenet termelt. Míg 1850-ben közel 10 000 t, addig 1913-ban már 660 000 t volt a Ruhr-vidéken az egy aknára eső szénkitermelés.** A szénbányászat tehát hamarosan iskolapéldája lett annak a hatalmas koncentrációs folyamatnak, amely a német ipart oly markánsan megkülönböztette mind az angol, mind a francia versenytársától. A koncentráció az ipar hatékonyságát is erősen növelte, bár az egy főre jutó termelés — ami 1850 és 1890 között közel 80%-kal emelkedett — a háború előtti negyedszázadban már valamelyest csökkent.

---

* Mitchell, 1975.

** Fischer, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 545.

A szénbányászat végül is nemcsak közel 1 millió munkást foglalkoztatott, de a német tőkepiac egyik legfontosabb tényezője lett. A vállalatok egy része, különösen Sziléziában (a régi királyi birtokokon) és a Saar-vidéken, állami tulajdonban volt. A leggyorsabban fejlődő Ruhr-vidéken a német nagykapitalizmus olyan ismert vállalkozók nevéhez kapcsolódik, mint Hugo Stinnes vagy Hanzel. A szénbányászat tőkeigénye már korán meghaladta azokat a méreteket, amelylyel az egyéni vállalkozó saját tőkéjére vagy önfinanszírozásra alapozva vállalkozhatott. A szénbányászat a tőkekoncentráció sajátos változatát valósította meg. A részvénytársaság hamar uralkodó vállalati forma lett, és rendkívül gyorsan haladt előre néhány mamutvállalat (Gelsenkirchner Bergwerks, Harpener Bergbau stb.) kialakulása. A három legnagyobb vállalat az ország széntermelésének 10%-át ellenőrizte, és közel 100 000 embert foglalkoztatott. Ezen túlmenően azonban mind a három mamutvállalat, továbbá jó néhány nagy szénbányatársaság, a modern kapitalizmus fejlődésének más jellegzetes vonását is megtestesítette. A koncentrációs folyamat ugyanis távolról sem maradt egyszerűen a szorosan vett szénbányászaton belül, hanem a horizontális és vertikális vállalati kombinációra irányult, melyben a bányavállalatok a vaskohászat, az építőanyag-gyártás, a vegyészet és a villamosipar területeire is kiterjeszkedtek. A mamutvállalatok hitelellátása a német bankok kiemelkedő gazdasági szerepét állította előtérbe, hiszen a bányavállalatok esetében igen korán jelentkezett az ipari és a banktőke R. Hilferding által finánctőkének nevezett összefonódása. Végül, de nem utolsósorban a bányatársaságok a kartellizálási folyamat úttörői is voltak. Már 1893-ban sor került a rajna—vesztfáliai szindikátus megalakulására, és hasonló területi megállapodások jöttek létre Németország más vidékein is.

A szénbányászat tehát különlegesen fontos helyet foglalt el a német gazdaságban, és annak egyik legfontosabb húzóiparágává vált. A bányászatban alkalmazott gépi kapacitás 228 000-ről (1874) 1 355 000 lóerőre emelkedett (1900), és a bányászat mind a foglalkoztatás arányát (3,2%), mind a termelés növekedési ütemét (3,1%) tekintve kiemelkedett a többi iparág közül.

A háború előtt Németország már hatszor annyi szenet termelt, mint Franciaország és lignittel együtt számítva — mivel 1880-tól széntermelése közel megháromszorozódott, miközben Angliáé csak 80%-kal nőtt — alig 10%-kal maradt el a világ legnagyobb széntermelő országa mögött.

J. M. Keynes, Bismarck híres mondását átalakítva, szellemesen hangsúlyozhatta, hogy „a Német Birodalmat nem annyira vérrel és vassal, mint inkább szénnel és vassal teremtették meg."*

---

* Keynes, J. M.: The Economic Consequences of the Peace. New York, 1921. 75.

A vasipar talán még a szénbányászatnál is fontosabb eleme lett az 1850-től meginduló, majd 1870-től viharos gyorsaságot öltő német iparosodásnak. Pedig a szabadkereskedelem eufóriájában eleinte az angol versennyel is meg kellett küzdeni, ami az 1870-es években még nem csekély nehézséggel járt, nem utolsósorban az angol technikai fölény miatt. De az angol találmányok alkalmazásával, a luxemburgi és lotaringiai vasérckészletekre támaszkodva, Németország a századfordulón nemcsak utolérte, de a háborúig jelentősen el is hagyta a nagy példaképet.

A szén és a vas valóban elválaszthatatlan mozgatói voltak Németország ipari nagyhatalommá válásának. 1913-ban a vas- és fémipar a termelés volumenét tekintve már első helyen állt a németországi ipari statisztikában. Közel 2 millió munkással az ipari termelés $^1/_6$-át állította elő. Kezdetben a természeti körülmények sem voltak a szénbányászathoz hasonlóan kedvezőek a vasipar fejlődése számára. Míg szénből korlátlan készletek álltak rendelkezésre, vasban 1870-ig meglehetősen szűkölködött a hazai föld. A lotaringiai vasérclelőhelyek bekebelezése azután 1870-től lényeges fordulatot hozott, bár a hazai vasérctermelés még ekkor sem fedezte a német vasipar robbanásszerűen megnövekedett szükségletét. A termelés mennyisége 1850-ről 1870-re 851 000 t-ról 3,8 millió t-ra emelkedett. A következő 20 esztendő már további 7,6 millió t növekedést hozott, majd 1890-ről 1913-ra a vasérctermelés mennyisége 11,4 millió t-ról 35,9 millió t-ra, több mint háromszorosára ugrott.

Németország nem csupán viszonylag kevés, de gyengébb minőségű, alacsony vastartalmú érccel rendelkezett, és ha a lotaringiai vasérc már jobb minőségű volt is, a vasipar fejlődése inkább a modern technika rohamos alkalmazásában, mint a kedvező természeti erőforrásokban leli magyarázatát.* A német vaskohászat nagy történeti hagyományokkal rendelkezett és összefüggésben állt a német nagyhatalmi törekvésekkel és stratégiai célokkal. A 18. század közepén Nagy Frigyes iparosító tevékenysége, a manufaktúrák létrehozása, legalább annyira háborús, mint fiskálisszempontokra vezethető vissza. A német vasipar bölcsője Felső-Szilézia volt, ahol a földesúri és a királyi birtokok a kor viszonyaihoz képest fában és vasércben gazdagok voltak. 1753-ban itt létesült az első olvasztókemence és itt bontakozott ki a vasipar első jelentősebb koncentrációja is. Ide kapcsolódott a modern angol kohászati technika alkalmazása is. Az állami vasművek Kungshutte, majd Gleiwitz melletti telepein létesültek az első koksztüzelésű modern olvasztókemencék (1802), és itt alkalmaztak először gőzgépet is a német vasiparban. Angol gépek és találmányok, angol szakemberek segítségével, a 19. század elejére Szilézia a kontinens legmodernebb és legnagyobb vasipari központjává vált.

---

* Trebilcock, 1981. 52—53. viszont indokolatlanul alábecsüli a kedvező természeti erőforrások szerepét a német gazdaság fejlődésében.

A sziléziai vasipar, kontinentális jelentősége ellenére, még inkább az ipari forradalom kezdeteire, semmint kibontakozására emlékeztetett. A sziléziai szenet eleinte nem használták fel a vasiparban és 1834-ben, amikor már 110 000 t vasat állítottak elő a sziléziai kohókban, ez még jórészt a hagyományos eljárásokkal történt. A koksztüzelésre való áttérést nem utolsósorban a szén igen magas szállítási költsége is gátolta, de a keverési eljárás is csak nehezen hódított. 1824-ben az egyik Rajna menti kohóban vezették be a koksztüzelést és néhány évvel később itt építették fel az első koksztüzelésű magaskemencét is. Más technikai újítások bevezetésére is sor került, s bár a technikai változások részben még elszigeteltek maradtak, a vastermelés mennyiségét illetően nem ment keresztül forradalmi változáson. Jóllehet a vasútépítés újabb lényeges keresletet támasztott — ha a szükségleteket eleinte még külföldről fedezték is —, s ennek ellenére még az 1850-es években is a régi típusú kohászat volt az uralkodó. (220 vaskohóból még csak 39 dolgozott koksszal.) Az 1850-es években azonban már számottevő tőke áramlott a bányászatba és a kohászatba. Az újonnan megjelenő részvénytársaságok — érthetően, hiszen itt a legnagyobb a tőkeigény — elsősorban ezekben az iparágakban keletkeztek. Poroszországban a 108 millió tallér részvénytőkéből 81,6 millió áramlott a nehéziparba. Az első nagyméretű kohó és hengermű — angol mérnök vezetésével — 1849-ben Dortmund mellett létesült. 1856-ban azonban már a termelés 56%-a, 1860-ban 70%-a és 1869-ben 87%-a már a koksztüzelésű kemencékből került a piacra. A vastermelés először 1866-ban éri el az 1 millió tonna évi termelési szintet és a Német Birodalom megalakulása idején már $1^1/_2$ millió t körül jár.

Ha a termelés addigi fejlődési üteme inkább a poroszkáló vagy legfeljebb ügető paripához volt hasonlítható, akkor a következőkben már vágtáról beszélhetünk: 1870 és 1913 között a nyersvastermelés $1^1/_2$ millió t-ról 19 millió tonnára emelkedett. A vastermelés évi növekedése 5,9% volt, ami lényegesen meghaladta az ipar átlagos évi növekedését. Mivel magyarázhatjuk ezt az egyedülállóan gyors fejlődést?

A vastermelés felgyorsulása mindenekelőtt kapcsolatban állt a vasútépítési konjunktúrával. A vasút igénye kimagasló szerepet töltött be a vasipari beruházásokban. 1851 és 1859 között a beruházások 17,6%-át fektették a vasutakba, 1875—1879 között már 25,8%-át. Ilyen körülmények között, anélkül hogy belebocsátkoznánk a vasút szerepét illetően kibontakozott újabb vitába, a németországi tények alapján leszögezhetjük, hogy a vasútépítés a gazdaságban általában, de a szénbányászatban és a vasiparban különösen, a multiplikátor szerepét töltötte be.

Második tényezőként az alacsony foszfortartalmú lotaringiai vasérc megszerzését emelhetjük ki. Ez ugyan nem tette feleslegessé a luxemburgi és a svéd ércek behozatalát, sőt az 1890-es évektől a rajnai vasipar jórészt a magas vastartalmú svéd érccel dolgozott, mégis lényegesen megváltoztatta a hazai ércellátás helyzetét.

*A vasút vasfogyasztása a hazai vasfogyasztás %-ában**

Időszak	%
1840—1844	15,4
1845—1849	22,9
1850—1854	24,6
1855—1859	21,5

Mindezek figyelembevételével mégis arra a következtetésre juthatunk, hogy a német vasipar fejlődésének legfőbb mozgatórugója az 1860 után bekövetkezett rohamos technikai fejlődésben kereshető. A legmodernebb termelési eljárások és technika rendkívül gyors meghonosításával a német nehézipar nemcsak utolérte, de technikailag túl is szárnyalta a korábban élenjáró angol kohászatot. A Bessemer-eljárás átvétele — az első Bessemer-kemencét 1863-ban állították üzembe a Krupp-cég telepén — a foszfordús vasércek problémáját még nem oldotta meg. A szén kiváló minősége és viszonylag alacsony ára sem tette ezért versenyképessé a német nyersvasat, hiszen a nélkülözhetetlen külföldi vasércet magas szállítási költséggel kellett behozni az országba. Az 1871-ben Dortmundban felállított első acélmű még lényegében angol nyersvasat használt. A Siemens—Martin-kemence — melyet először az üvegiparban alkalmaztak — 1866-tól Berlinben már az acélgyártást forradalmasította, s Horstban hamarosan megépítették az első nagy acélművet. Jóllehet az acélművekben számos technikai újítást vezettek be — lényegesen megnőtt a kemencék nagysága —, az acélművet a hengerművel egyesítő óriási vaskombinátok mégis a legdöntőbb technikai újítás, a Gillchrist Thomas-eljárás felfedezése nyomán jöttek létre 1879-ben. Az új eljárás érthető gyorsasággal terjedt el német földön. A Siemens—Martin-eljárás az acélgyártás gyors felfutását, az ócskavas felhasználását tette lehetővé. A Thomas-eljárás a foszfortartalmú ércek feldolgozását oldotta meg. Két nagyüzem is azonnal megvette a szabadalmat és 1881-ben megkezdte a kísérletezést, sőt az első kemence hamarosan már piacra termelt, s ezt továbbiak követték. A beruházási költségek nem voltak csekélyek, de az új eljárás hamarosan olcsóbb lett, és mód nyílt bizonyos melléktermékek mezőgazdasági értékesítésére is. Mindezek folytán 1890 körül a német vas és acél már olcsóbb, mint az angol — zömmel még a régi eljárások alapján előállított — termékek.

---

* Fremdling, R.: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840—1879. Dortmund, 1975. 93.

Azok a nagyvállalatok, ahol a Bessemer-konvertereket az új Thomas-konverterek váltották fel, mintegy 20%-os profittal dolgoztak. A lotaringiai és luxemburgi vasércet nem volt nehéz a Ruhr-vidéki szénnel összekapcsolni. A lotaringiai ércre építette vas- és acélművét Karl Rochling (1898 Carlshütte) vagy August Thyssen (1912 Hyndigen) is, akik egyébként már 1840-ben is építettek acélművet. A 20. század elején Németország már élen járt a vastermelésben, de még inkább az acéltermelésben.

*Vas- és acéltermelés Németországban**

Év	Vas	Acél
	1000 tonnában	
1830	110	—
1850	217	—
1860	529	—
1870	1 391	121
1890	4 658	3 164
1900	8 521	7 372
1910	14 794	13 149

A háború előtt Németország már kétszer annyi acélt termelt, mint Anglia, és háromszor annyit, mint Franciaország. A német nehézipar termelési koncentrációja egyedülálló volt. Nem egy jelentős szénbánya is a vasipari konszernek tulajdonába került, pénzügyi erejük a mögöttük álló nagybankok segítségével messze túlhaladta bármely kontinentális versenytársét, a vas- és acélmágnások politikai befolyása pedig mind a bel-, mind a külpolitikában meghatározó jelentőségre emelkedett.

A különleges erejű gépipar

Mire használta fel Németország egyedülállóan magas acéltermelését, hol talált piacra az angliait kétszeresen meghaladó termelés? Nem kétséges, Németország rohamra indult Anglia hatalmi pozíciói ellen. A kihívásban politikai, gazdasági, technikai és hadászati tényezők egyaránt szerepet játszottak. A német előrenyomulás bázisa kétségtelenül a nehézipar fejlődése volt: a vas- és acéltermelés, mely kiszolgálta az egyedülálló gépipart, lehetővé tette az ágyúk ezreinek, a hadihajóknak, a fegyverek garmadájának gyártását, a felkészülést a háborúra, amelyben a gazdasági és technikai tényezők döntően esnek latba. A nehézipar nagyiparos körei a maguk belpolitikai erejével, a konzervatív agráriusokkal való szövetségben, hamarosan a nemzetközi politika eszközévé váltak, a világgazdasági térhódítás szószólói, a flottaépítés támogatói, a német terjeszkedési törekvések nyílt vagy titkos szervezői lettek. A német ipar túlnőtt a nemzeti határokon, új piacok és nyersanyaglelőhelyek megszerzésére tört, s a racionális gazdasági megfontolásokból született törekvéseket a politikusok, a tábornokok és tengernagyok a maguk nyelvére: a hatalom és hódítás programjára fordították le.* S mi biztosíthatta volna jobban a hatalom és a hódítás céljait, mint a hatalmas német nehézipar, melyben a hamarosan meginduló és a világpolitikában nagy szerepet játszó flottaversengés is megtalálhatta ipari bázisát.

---

* Clapham, 1963. 285.

A német flotta, amely 1850-ben még az 50 000 t űrtartalmat sem érte el, az 1871-es 100 000 t gőz- és motorhajó- űrtartalomról 1890-re 600 000 majd 1910-re 2 400 000 t-ra növekedett. A német acélhajók már versenyre keltek a hatalmas angol hajóépítő ipar termékeivel, bár e téren még nagy volt a különbség az ipari forradalom úttörő országa javára. Németország azonban már megelőzte Franciaországot.** Ami azonban ennél is fontosabb volt: a német ipar nem csak az újonnan vízre bocsátott hajók kapacitását és számát tekintve vette fel a versenyt az óceánok urával. A századfordulót követően a hajóépítési technikát illetően is magához ragadta a vezető szerepet. A kiváló minőségű acélból viszonylag kis súlyú, rendkívül erős páncélzattal tudták ellátni a csatahajókat. A hajók nagysága és harci felszereltsége tekintetében Németország magához ragadta az elsőbbséget, a motortechnika révén pedig — az első világháborúban oly lényeges szerepre emelkedő — tengeralattjáró-gyártásban tört előre: 1910-ben már dízelmotorokkal ellátott tengeralattjárókat bocsátottak vízre.

A hajóépítés sikere csak egyik jele volt annak, hogy Németország — technológiai előrehaladása folytán — a gépiparban is már vezető nagyhatalom lett. Németország, ahol a technikai képzés hagyományosan magas fokon állt és megelőzte nagy versenytársait, a nagytudású mérnökgárda és a jól kvalifikált szakmunkásréteg kedvező előfeltételekkel rendelkezett. A korszak általános technikai színvonalához képest már a 19. század közepén is fejlett volt a német gépipar, mely eleinte a textilipar, majd a mezőgazdaság, később mindinkább a vasútépítés szükségleteire termelt. A gépgyárak száma az 1852-es 180-ról 1875-re egyedül Poroszországban 1196-ra emelkedett és a gépgyárakban foglalkoztatott munkások száma 7600 főről 162 000 főre ugrott.* A hagyományos gépek, gőzgépek, szivattyúk, textilgépek, vasúti mozdonyok belső piacát hamar meghódították és Kelet-Európa országai nemsokára főleg innen szerezték be ipari üzemeik és mezőgazdaságuk gépszükségletét. Az üzemek méretei (az üzemek mintegy fele 50 munkásnál kevesebbet foglalkoztatott) és a termelés specifikációja azonban hosszú ideig nem sokban különbözött az angol gépipartól.** A hatalmas arányú fegyverkezés hamarosan a hajóépítést emelte a gépipar vezető ágává, de a századfordulóra előretört a robbanómotor-, a kerékpár- és a motorkerékpár-, továbbá a varrógépgyártás. Egyre nagyobb szerepet kapott a szerszámgépgyártás is.

---

* Böhme, 1978. 89.
** Henderson, 1975. 198.

*A vasfeldolgozó- és gépipar fejlődésének legfontosabb mutatói****

Év	Foglalkoztatottak száma (ezer fő)	A termelés indexe
1850	290	2,6
1870	601 (1875)	10,5
1890	932	32,8
1900	1 394	47,5
1910	1 647	77,8
1913	1 884	100

A vas- és gépipar foglalkoztatottainak aránya a 19. század közepén az ipari munkások 8,8%-át, 1913-ban pedig már 15,4%-át tette ki, s ezzel a legnagyobb jelentőségű iparággá vált. Az alkalmazott erőgépek száma ugyanezen évtizedekben 200 000-ről több mint 1 millióra növekedett. Az iparág termelése átlagosan évi 5,6%-kal, termelékenysége évi 3%-kal növekedett 1850 és 1913 között.

A német gépipar gyors fejlődése lényegesen hozzájárult, hogy Németország építette ki először azt a 20. században uralkodó ipari struktúrát, melyben többé már nem a fogyasztási cikkeket gyártó iparágak, hanem a termelési eszközöket gyártó ágazatok dominálnak. Mint W. Hoffmann 1931-ben publikált, az ipar szerkezetét összehasonlító alapon analizáló úttörő művében kimutatta: míg a többi országban a fogyasztási iparágak korábbi 3 : 1-hez, vagy 4 : 1-hez dominációját csak lassan szorította vissza a nehézipar, addig Németországban a századfordulót követően egyértelmű a nehézipar mintegy 2 : 1 arányú vezető szerepe.*

---

* Schröter, A.—Becker, W.: Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution. Berlin, 1962.

** Milward—Saul, 1977. 38.

*** Fischer, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 535—541.

Németország a gépipar úgyszólván minden új és nagy tőkeberuházást és modern technikát követelő ágazatában magához ragadta a vezetést. Egyetlen olyan modern ágazat volt, ahol ez nem valósult meg: az autóipar. Pedig vitathatatlan a német technikusok, konstruktőrök, többek között Gottlieb Daimler, Rudolf Diesel, Karl Friedrich Benz és Nikolaus August Otto hervadhatatlan érdeme az autómotor megkonstruálásában. A német autóipar termelése — 1913-ban 20 000 kocsi, amiből 3000 az Opel gyár terméke — a háború előtt mégsem érte el az angol vagy a francia autógyártás méreteit. E lemaradás titkát talán abban lelhetjük meg, hogy a német nehézipar túlságosan is kapcsolódott az állami megrendelésekhez, a kincstár és a hadsereg igényeihez, s az egyre bővülő beruházások gépi igényéhez. A beruházási ipar részben saját magának teremtett piacot, és éles különbség mutatkozott a beruházás és a fogyasztás szintje között. Az autó az első tartós fogyasztási cikkek közé tartozott, s luxusszinten csak a gazdagabb vagy az alacsonyabb beruházási és magasabb fogyasztási arányokkal működő társadalom teremthetett szélesebb piacot számára. Anémet piac még nem volt alkalmas az autók tömeges értékesítésére. Ez az oka egyébként annak is, hogy az 1890-es évektől jó néhány hagyományos gépipari termék értékesítése inkább a külső, mint a belső piacra épült. A hagyományos nagy mozdonygyárak, a textil- és mezőgazdasági gépgyárak mindinkább Oroszország, Délkelet-Európa és más távolabbi országok piacai iránt érdeklődtek. De ezeket a piacokat vették célba a német gépipar számos új termékével, a kerékpárral, a varrógéppel, a motorkerékpárral és az írógéppel is.

A német nehézipar nemcsak termelésének rohamos növelésével vált a császári Németország gazdasági élretörésének motorjává. A későn induló, de rohamosan fejlődő német ipar legtöbbször már a kor legfejlettebb technikájára, nagy állótőke-befektetésekre és jórészt hatalmas, modern üzemekre épült. D. Landes szerint a századforduló körül a legnagyobb angol vasművek legfeljebb az átlagos német vasmű nagyságával versenyeztek. Míg Angliában a koncentrációs folyamat és a termelési integráció még csak a kezdeteknél tartott, addig Németországban a legnagyobb üzemek, melyek a termelés nagy részét ellenőrizték, már a nagyüzemi termelés optimális lehetőségeinek kiaknázására épültek. A szénbányák és vasüzemek hamarosan hatalmas konszernekké egyesültek, a Krupp és a Thyssen Művek több tízezres munkásgárdája kifejezte azt a gazdasági hatalmat, melyet e bánya- és vaskombinátok — profitérdekeiket akár a külföldi versennyel, akár a belső kisüzemekkel szemben kartellszervezettel is védve, a belső piacot monopolizálva — képviseltek, uralva a gazdasági életet és ezen keresztül a politikában is mind nagyobb befolyásra téve szert. A szén- és a vasipar az ipari forradalom hagyományos ágazatai voltak. Németországban azonban méreteiknél, gazdasági kulcshelyzetüknél fogva új dimenziót nyertek és a világgazdaság új szakaszának gazdasági szervezeti formáit, a monopolista, illetve oligopolista piaci uralom alapjait vetették meg.

---

* Vö. Hoffmann, 1931.

Új iparágak: a vegyipar és az elektrotechnika

A német gazdasági hatalom 20. századi újdonságát azonban nem csupán a koncentráció méretei, a szabadverseny helyett a vámvédelem és a monopólium termelésintegráló folyamatai jelezték. A hagyományos iparágak újszerű és nagyméretű kiépítését két új modern iparág megalapozása és kifejlesztése, sőt vezető szerepe egészítette ki. Milward és Saul szerint Németország vegyiparának kiépítésében a „későn jövők" előnyét élvezte. Viszonylag kevés volt ugyanis a befektetés a vegyipar hagyományos technológiájába, a szervetlen kémia különböző kis üzemeibe, és az 1870-es évektől meginduló fejlesztés azonnal a szerves kémiai ágazatokra, a szintetikus anyagokra, a Solvay-féle modernebb szódagyártásra épült.

„A szerves kémia első ipari alkalmazása új termelési technika kiépítésének egész láncolatát indította el, ami a német technikai monopólium következtében mind Németországban realizálódott. Az alapvető tudományos fejlesztés eleinte a szintetikus festékanyagok nagyüzemi termelésére összpontosult, de ebből hamarosan kifejlődött a gyógyszerek, a fényképészeti anyagok, a műszálak, a plasztik és az új robbanószerek előállítása. A szerves kémia mindenképpen új fejezetet nyitott a gyáripar történetében. Azáltal, hogy kémiai szintézis révén új anyagokat állított elő, megszüntette a nyersanyagforrások szűkössége által a gyáriparra kényszerített korlátokat."*

Németország a vegyészeti ipar néhány ága szempontjából kedvező nyersanyagadottságokkal is rendelkezett. A szóda-, a kálium- és a kéntermelés stb. kétségkívül fontos volt. Mégis egyértelműen a technikai és a tudományos felkészültségnek tulajdonítható a vegyipar kifejlődése. A német egyetemeken hamar felismerték a tudomány és a technika kapcsolatának fontosságát. Nem véletlen, hogy azok az iparágak, amelyekben a tudománynak nagyobb szerep jutott a mindenkori gyakorlattal szemben, a termelés, az új termékek és az új termelési eljárások kifejlesztésében, éppen Németországban alakultak ki és fejlődtek tovább. Ebben a korban, amikor mérnökök, technikai szakértők még csak elvétve akadtak az üzemekben, a nagy német vegyi gyárak 2-300 mérnöke (a dolgozók létszámának 3-5%-a) kivételszámba ment, és éppen ezért különös jelentőségre emelkedett.

---

* Milward—Saul, 1977. 33.

A régi hagyományokhoz — részben még a textil- és üvegiparhoz vagy a gyógyításhoz — kapcsolódó, a 19. század elején keletkezett iparágak mindinkább elveszítették jelentőségüket. Olyan szervetlen anyagok, mint a kénsav, a klór, a szóda, melyek 1860-ig szinte önmagukban reprezentálták a vegyipart, most visszaszorultak. A festékipar, a szintetikusműtrágya-gyártás, az új, modern gyógyszergyártás — három olyan Nobel-díjas tudóssal a háttérben, mint Koch, Behring és Ehrlich — veszi át a vezető szerepet, majd a századforduló után a konjunktúra két hordozó iparága: az elektromosság és a vegyészet az elektrovegyészetben kapcsolódik össze és az elektrolízis segítségével új nyersanyagokat bocsát rendelkezésre (alumínium).

Az 1860-as években alakult gyárak, mint a Bayer, a Badische Anilin, vagy az a kisüzem, melyet három tulajdonosa később Hoechstnek keresztelt, még 1880-ban is csak 25 kémikust alkalmazott, a századfordulóra már óriási ipari vállalatokká alakultak. Az 1820-as évek közepétől a német kémikusok részben az egyetemeken, részben az üzemek laboratóriumaiban végzett kutatásaik* alapján sorra jelentették be újabb és újabb találmányaikat a szintetikusfestékgyártásban. Az elektrolízis alkalmazása hamarosan megszüntette Németország függését a külföldi káli- és szódabehozataltól. A szintetikus indigó feltalálása újabb termékek gyártását indította meg. Ezek messzemenően befolyásolták a textil-, az élelmiszer-, a bőripar, a szappan- és illatszergyártás fejlődési irányait. Az 1880—1890-es évekre esett a műselyem és a műszál kidolgozása. Mindezek a találmányok nemcsak újabb egyetemi katedrákat, államilag támogatott kutatóintézeteket és egyre nagyobb méretű gyári laboratóriumokat hívtak életre, de az állami szabadalmi hivatalt is, amely az egyre sűrűsödő német villamossági és vegyészeti találmányok bel- és külföldi másolatát szerette volna megakadályozni.**

A századforduló körül a német technikai felsőiskolák már közel 15 000 diákkal, az egyetemek pedig bővülő laboratóriumokkal az angol vagy franciánál jóval szélesebb körű, olcsóbb és főleg gyakorlatiasabb képzéssel biztosították az egyre növekvő szakemberszükséglet kielégítését.

A vegyipar nem csupán a tudomány, a találékonyság, az ötletek és újítások nagy üvegháza volt. Félelmetes és érthető volt a kiélezett konkurenciaharc is, hiszen a termékek végtelen száma, a kis minőségi javítások nagy lehetősége akkor is fennállott, ha az igazi nagyüzemi termelés már számottevő tőkét igényelt. De ebben az időben még több ötlet, újítás született kis laboratóriumokban, egyéni feltalálók ötletéből, mint a nagy szervezett kutatás eredményeként. A századforduló után kialakult a német vegyipar két vezető csoportja, az egyikben a Bayer, a BASF és az Agfa, a másikban pedig a Hoechst dominált, amely 1910 körül már 10 000 embert alkalmazott és 1890 óta elképesztően magas, 20-30%-os osztalékkal Németország egyik legsikeresebb vállalatává fejlődött. A két csoport bizonyos termékekre kartellegyezményt kötött és már megszületett az iparág titánjának, Carl Duisbergnek az az elképzelése is, hogy a német festék- és gyógyszeripart egyetlen világtrösztbe egyesítse.*

---

* Landes, 1986. 160—161.

** Treue, W.: Die Technik in Wirtschaft und Gesellschaft. In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 90—91.

A német vegyipar már ekkor világelsőségre tett szert. Termelése 60%-kal meghaladta az Egyesült Államok vegyiparának volumenét. A világ szintetikus festékanyagának 90%-a német gyárakban készült. A világ vegyészeti exportjának 28%-át Németország szállította, míg Anglia csak 10%-kal részesedett. A Made in Germany feliratú áruk 10%-a vegyi gyárak terméke volt. A vegyipar 6,2%-os évi átlagos termelésnövekedéssel a leggyorsabban fejlődő iparágak közé tartozott.

*A német vegyipar fejlődése, 1850—1913***

Év	Munkaerő (ezer fő)	Termelési index (1913=100)
1850	24	—
1870	65	10
1890	123	24
1900	177	42
1913	290	100

Az 1890-es években nekilendülő, példa nélkül álló gazdasági fellendülésnek másik húzóágazata, bizonyos értelemben vezető szektora az elektronikai ipar lett, melyben Németország ugyancsak megszerezte, ha nem is a világ-, de az európai elsőbbséget.

A német elektronikai ipar is jórészt a tudomány és a mérnökképzés eredményeire vezethette vissza sikereit.*** Az elektrotechnikai ipar nem csupán a német ipar leggyorsabban fejlődő ágazata lett, de egyedülálló szerephez jutott a világpiacon, s Németország a villamossági termékek legfőbb exportáló országává vált. Az elektromosság alkalmazása az izzólámpa felfedezésével, az áramkör tökéletesítésével már az 1880-as években lehetőséget nyitott, mindenekelőtt az erősáramú villamosipar fellendítésére. Az elektrotechnika is kilépett a kisüzemek kereteiből. A két vezető német villamossági konszern, az AEG és a Siemens—Schuckert Művek, termelésük méreteit és termékeik változatosságát illetően egyedülállóak voltak a világon. Werner von Siemens kábelgyártással kezdte ipari tevékenységét, de a villamos energia felfedezésével hamarosan áttért a villamosság ipari alkalmazására. A Siemens- és Halske- gyárban készült el a világ által megismert első dinamó is. A villamossági ipar — nem utolsósorban Edison találmányai révén — két irányban fejlődött. Egyfelől a villamos áram termelésére, elosztására és a közlekedésben, a háztartásokban, valamint az iparban való hasznosítására rendezkedtek be, másfelől megindult a villamosságra alkalmazott folyamatokhoz szükséges gépek, közlekedési eszközök (villamos gépipar) és tömegfogyasztási cikkek előállítása. Az utóbbiban eleinte az Emil Rathenau által alapított (1887) AEG dominált. Miután a Siemens Művek 1903-ban egyesült a Schuckert-gyárral, egyike lett a világ legnagyobb villamosmű-építőjének. Amilyen mértékben terjedt Európában a villanyvilágítás és indult meg a különböző városi erőművek építése, úgy vált a Siemens és Schuckert a maga 57 000 hazai és 24 000 külföldi alkalmazottjával a világ egyik legnagyobb ipari vállalkozásává, amely Európa minden részén a hatalmas anyagi beruházást és különleges technikai felkészültséget kívánó építésekre specializálta magát.

---

* Fischer, In: Auld—Zorn (ed.), 1978. 552.

** Uo. 538.

*** Clapham szerint: „Nem kétséges, eme iparág megteremtése tekinthető a modern Németország legnagyobb sikerének." Clapham, 1963. 308.

A városi erőművek és a századforduló után hódító városi villamosközlekedés — beleértve a földalattit — belföldön is hatalmas piacot teremtett a gyorsan városiasodó Németországban.*

Egyedül 1911-ben 110 új erőmű épült, ami jórészt közületek befektetéseivel volt kapcsolatban. A villamosipar a legtőkeigényesebb iparágak egyike volt, s nem véletlen, hogy a hagyományos vas- és szénipari konszernek mellett itt jött létre a legnagyobb tőkekoncentráció, ebben az ágazatban alakultak ki leginkább oligopolikus konszernek, s a hatalmas beruházásokhoz itt vették a legnagyobb mértékben igénybe a banktőkét. 1913-ban Németország egyedül több villamos energiát termelt, mint Anglia, Franciaország, Olaszország és Svédország együttvéve.

A gyengeáramú ipar is gyors fejlődésen ment keresztül. Ebben mindenekelőtt a telefon játszott központi szerepet. Berlinben 1883-ban nyílt meg az első távbeszélő-állomás, s a Siemens 10 000 vonalas központokat gyártott, majd 1901-ben megszületett az első automata távbeszélőközpont is.

---

* 1907-ben 3719 km villamossín volt lefektetve Németország különböző városaiban. Henderson, 1975. 190.

*Elektromosenergia-termelés Németországban**

Év	Millió kW-ban
1900	960
1905	2640
1910	5370
1913	8010

A drót nélküli távíró, majd az elektrokémia és az elektrokohászat jelezte az iparág fejlődésének új irányát.

A német elektromos gépek és készülékek, Németország egyik legerősebb exportiparának termékei, úgyszólván uralták az európai piacokat.

Az iparosítás négy vezető szektora egyértelműen meghatározta a német ipar fejlesztési ütemét és szerkezetének alakulását. Az a súlyponteltolódás, amely a világ ipari termelésében a 19. század végétől a fogyasztási javakat gyártó iparágakról a termelőeszközöket gyártó nehézipar javára végbement, legjellegzetesebben éppen a német iparban volt megfigyelhető.

A textilipar másodrangú szerepe

Az iparosítás gyors előrehaladása a belső piacot is kiszélesítette, s maga után vonta többek között a könnyűipar fejlődését. Nem kétséges azonban, hogy a textilipar szerepe Németországban nemcsak az angol, de a francia textilipar szerepével sem hasonlítható össze. Ez nem jelenti azt, hogy a hazai, a 19. század első harmadában meginduló iparosodásban ne a textilipar, nevezetesen a pamutipar lett volna az az iparág, amely úttörő szerepet játszott a technikai újítások és a nagyipar meghonosításában. A német pamutipar hagyományos bázisa Szászországban volt, ahol a háziipar és az ún. szétszórt manufaktúrák már kb. 25-30 000 embert foglalkoztattak. Az első fonógépet egy angol mechanikus építette, Düsseldorf mellett alapított fonógyára számára. Szászországba valamivel később érkezett meg a fonógép és főleg csak kis üzemek használták. Berlin a textilgyártás harmadik centrumává fejlődött, ahol a királyi patronátus még a gépek becsempészésében is segédkezett.

---

* Mitchell, 1975. 290.

A századforduló körül a Jenny már szélesebb körben elterjedt, egyes üzemek több ezer orsóval működtek, s Szászországban hamarosan már 255 000-et számláltak belőlük.* A textilipar hagyományos ágait, mindenekelőtt a lenipart, mely a 19. század közepéig még a legerősebb volt, ugyancsak gépesítették. Az 1830-as évektől a pamutgyárak száma gyorsan növekedett. Ennek ellenére a század közepén a szövés még inkább kézi, mint gépi munka volt. A szövés gépesítésének lassú elterjedését a következő adatok mutatják.

*Pamutszövő gépek***

Év	Kézi	Gépi
1846	116 000	2 600
1861	264 000	23 000
1875	125 000	57 000

Az angol textilipar fölénye azonban vitathatatlan volt. Az 1830-as évek végén a fonalfogyasztás 70%-át még az Angliából származó termékek elégítették ki, és ez az arány csak lassan csökkent.

Az 1850-es években gyorsult fel a gyapjúipar növekedése. 1870-ben több mint kétszer annyi gyapjúfonalat és közel háromszor annyi gyapjúszövetet gyártottak, mint a Zollverein megalakítása idején. Míg 1835-ben a gyapjúfonal 66%-át, addig 1861-ben már csak 7%-át fonták kézzel. 1870 a textilipar számára mindenekelőtt azért jelentett döntő változást, mert az újonnan megalakult Német Birodalom a kontinens egyik legfejlettebb textilrégióját, Elzászt bekebelezte. A fonóorsók száma ennek következtében 56, a szövőszékek száma pedig 90%-kal emelkedett.

A pamutipar fölénye 1860 után bontakozott ki ismét, amikor is részesedése a textilipar termeléséből 30%-ról 46%-ra emelkedett. A hagyományos lenipar súlya viszont 21%-ról 9%-ra csökkent. Ekkor már nemcsak a kézi fonók, de a kézi szövők is eltűntek. Nagyjából hasonlóan alakult a gépesítés a gyapjúiparban, s a két iparág a századfordulóig jórészt együtt haladt. A századforduló után mintegy két évtized alatt a pamutipar termelése megkétszereződött, miközben a gyapjúipar csak 20%-kal növekedett.

A gyapotot, mi több, a gyapjút is mindinkább importálni kellett. Míg 1870-ben a gyapjúipar nyersanyagfogyasztását 75%-ban, a századforduló után már

---

* Mottek, 1969. 106.

** Henning, F. W.: Die Industrialisierung in Deutschland 1800—1914. Paderborn, 1976. 141.

*A pamutipar fejlődése**

Év	Pamutfogyasztás (ezef q)	Pamutfonó orsók száma (ezer)
1839	9	626
1860	67	2 235
1882	138	4 800 (Elzásszal)
1900	279	8 434
1913	478	11 186

csak 10%-ban fedezte a hazai termelés. Nem annyira nyers gyapjút, mint inkább gyapjúfonalat importáltak az elzászi és délnémet textilvidéken települt gyapjúgyárak. Akár a pamutfogyasztást, akár a működő orsók számát tekintjük, Németország első helyre került a kontinensen. A textilipar termelésének jelentős részét exportálta, bár egyidejűleg a hazai fogyasztás egy részét import fedezte. A német textilipar azonban technikai színvonala, magas termelékenysége és nagy termelési volumene ellenére korántsem játszott olyan szerepet az ország ipari fejlődésében, mint a szén- és vas- vagy az elektromos- és vegyipar. 1907-ben közel egymillió ember dolgozott a textiliparban, de ez alig haladta meg a negyedszázaddal korábbi létszámot. A textilipar munkásai az 1850—1860-as években még az ipari munkások egyötödét tették ki, a háború előtt már egytizedet sem. Az iparosodás klasszikus iparága, mind a beruházások, mind a foglalkoztatottság, mind a tiszta termelést tekintve, másodosztályú szerepet játszott Németország gazdaságában.

*A textilipar fejlődése***

Év	Munkáslétszám (1000 fő)	Termelési index (1913=100)
1850	789	18
1875	926	38
1890	986	65
1900	1030	73
1913	1101	100

---

* Mitchell, 1975. 428—430. 434.

** Fischer, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 534.

Iparosodás és tőkefelhalmozás

A német ipar fejlődésére vonatkozó számítások, a ciklikus ingadozásoktól eltekintve, a 19. század közepe óta tartósan magas, átlagosan évi 3,5-4%-os növekedési ütemet mutatnak. Ennek eredményeként az ipar részesedése mind a foglalkoztatottságban, mind a nemzeti jövedelem előállításában jelentősen megnövekedett, s a század közepi 20% körüli szintről 40-45%-ra emelkedett. Az ipari alkalmazottak száma bő fél évszázad alatt 3,8 millió fővel, 11,5 millióra emelkedett. Ebben a számban még a kisipari foglalkoztatottakat is számításba vették. Az 1870—1880-as években az ipari foglalkozásúak közel 60%-a még 1—5 munkást alkalmazó kisüzemekben dolgozott, és arányuk csupán 1907-re csökkent $^{1}/_{8}$ alá. De még ekkor is a munkások további 26%-a a 6—50 munkást foglalkoztató üzemekben talált munkát.

*A német ipar szerepe a nemzeti gazdaságban**

Időszak	A foglalkoztatottak megoszlása az ágazatok között %-ban			A nemzeti jövedelemhez való ágazati hozzájárulás aránya		
	Mező-gazdaság	Ipar	Egyéb	Mező-gazdaság	Ipar	Egyéb
1849/58	55	25	20	45	22	33
1878/79	49	29	22	37	32	31
1890/99	41	35	24	31	38	31
1905/09	36	38	26	26	42	32
1910/13	35	38	27	23	45	32

Ha összehasonlítjuk az ipari foglalkoztatás növekedését az alkalmazott gépi lóerő növekedésével, akkor nyilvánvaló az állótőke-befektetések gyorsan növekvő szerepe. Az egy munkásra jutó lóerő tehát mintegy megnégyszereződött, és az egy üzemre jutó lóerő-kapacitás is a háromszorosára emelkedett. Az ipari termelés növekedésében — amely 1850 és 1913 között ötszörösére ugrik — az állótőke-befektetések és a technikai haladás döntő szerepet játszott. Míg a foglalkoztatottak számának átlagos évi növekedése 1,9%-ra volt tehető (a bányászatban 3,2, a kohászatban 3,5, a vas- és gépiparban 2,9, a

---

* Hoffmann, W. G.: Untersuchungen zum Wachstum der deutschen Wirtschaft. Tübingen, 1971. 33—35.

Munkáslétszám és gépesítés a német iparban[*]

Év	Foglalkoztatottság	Gépi lóerő
1875	100	100
1895	190	353
1907	217	844

vegyészetben 4%), addig a termelés évi növekedési rátája 3,8%-ot tett ki. (A bányászaté 5,1, a kohászaté 6,4, a vas- és gépiparé 5,6, a vegyészeté 6,2%-ot.) A német gazdasági fejlődés egyik hordozója tehát a munka termelékenységének — számítások szerint évi 1,8%-os — különösen gyors növekedése volt. A kohászat és a vasipar ennél is lényegesen nagyobb, 3% körüli évi termelékenységnövekedést mutatott. A munkatermelékenység emelkedése az állótőke megfelelő gyarapodásán nyugodott. A század közepén mintegy 6 milliárd márkára becsülték a német iparba fektetett tőke értékét. Két évtized alatt ez megkétszereződött, majd 1890-re ismét megkétszereződött. A háború előtti utolsó 25 év nemcsak a nagy gazdasági virágzás, de az óriási tőkebefektetések időszaka is volt. A befektetett tőke most már 12 esztendő alatt kétszereződött meg és 1913-ban az ipari tőke nagysága tizenkétszerese volt az 1850. évi értéknek.

A német ipari növekedést végső soron a modern iparági struktúra, a magas termelékenység, a magas beruházási ráta, a széles belső piac és a növekvő exportlehetőség biztosította. Felgyorsulásában feltétlenül nagy szerepe van a magas szintű felhalmozásnak. Tekintettel arra, hogy a 19. század közepéről rendkívül bizonytalan számok állnak rendelkezésre a beruházások nagyságára és megoszlására vonatkozóan, az adatokat csak fenntartásokkal kezelhetjük. Egyes szerzők[**] az 1840-es évekig a mezőgazdaságot tekintették a legfőbb beruházási területnek. A mezőgazdaság relatív részesedése azonban az 1850—1860-as években $^{2}/_{8}$-ról mintegy $^{1}/_{8}$-ra csökkent, majd a század utolsó harmadában már csak 10% körül mozgott. A közlekedés (vasút) 1850—1870 között legalább 25% körül, később viszont 15—18%-ban részesedhetett a nettó invesztíciókban. Az ipar 1850 előtt még jelentéktelen szerepet játszott, az 1850—1870-es években $^{1}/_{4}$—$^{1}/_{8}$ között ingadozhatott a részesedése az összes beruházásból, ami azután az ún. nagy alapítási láz idejére az $^1/_3$-ot, a századfordulóra pedig mintegy 50%-ot is kitett. (A lakásépítéssel együtt a beruházások 70%-át is igénybe vehette.) A német ipar tőkeintenzitását mutatja, hogy a tőkeállomány növekedése 1850—1870 között évi 2,3%, 1875—1895 között évi 2,7%, végül 1896—1913 között egyedülállóan magas, évi 3,4% volt. Valamennyi számítás W. Hoffmanntól S. Kuznetsig — a köztük levő eltérések ellenére is — a felhalmozás és beruházás összegszerűen viszonylag gyors emelkedésére és egyedülállóan magas arányára utal.

---

[*] Fischer, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 554.

[**] Vö. Tilly, R.: Zur Entwicklung des Kapitalmarktes und Industrialisierung in 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands. Vierteljahrhefte für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 1973.

1850 körül (1913-as áron számítva) 10 milliárd M bruttó társadalmi termék mellett 700 millió körül mozgott a beruházás (ebből 113 millió M ipari, 88 millió M vasúti).* 1870—1875 között a beruházás meghaladta a 2,2 milliárd M-t — 18 milliárd körüli bruttó társadalmi termékszint mellett. Ez annyit jelent, hogy a beruházás mértéke megháromszorozódott, és a felhalmozás a társadalmi termék 7%-áról 13%-ra emelkedett. Ebből 700 millió (e korban aránytalanul magas) volt az ipari beruházás és több mint 400 millió a vasúti befektetés. Az 1900—1904-es beruházási szint 5 milliárd M körül mozgott, 38 milliárd M bruttó termék mellett, amely mintegy 18% beruházási szintnek felelt meg, s a háború előtt 50 milliárdos termelés mellett a közel 8 milliárdos beruházás nagyjából ugyanezt az arányt jelzi. A nettó társadalmi termék (változatlan árakon) tehát megötszöröződött, a beruházások nagysága pedig megtízszereződött.

Nettó hazai tőkeképződés
*a nettó hazai termék %-ban***

Időszak	%
1851—1860	9,4
1861—1870	11,9
1871—1880	12,1
1881—1890	11,1
1891—1900	13,6
1901—1910	14,4

---

* Fremdling, 1975.

** Kuznets, 1966. 248.

A „német titok”: az állam vagy a bankok szerepe

A történeti irodalom máig is vitatja, miben lelheti meg Németország egyedülálló gazdasági fejlődésének és élretörésének magyarázatát. A kedvező természeti adottságok, a viszonylag széles belső piac, a centrális földrajzi helyzet, a magas szintű közlekedési hálózat, a fejlett oktatási rendszer lenne a kulcs? E tényezők érdemleges szerepe bizonyos történeti szakaszban, a fejlődés egy-egy csomópontján külön-külön és együttesen is érvényesült. A fejlődési út egészére azonban aligha adnak teljes magyarázatot. De vajon létezik-e egyáltalán ilyen magyarázat? Különböző elméleti és történeti munkák Németországot a gazdasági fejlettség és a társadalmi-intézményes (viszonylagos) elmaradottság különleges keverékének tekintik. Ebből a konfliktusból is származtatják Németország speciális európai helyzetét és különleges politikai agresszivitását. A marxista irodalom Németországot a modern monopolkapitalizmus egyik iskolapéldájának tekintette, amely mintegy megtestesítette a 20. század új fejlődési tendenciáit, s ahol a különleges agresszivitás nem a gazdasági és politikai szférák ellentéteként, hanem éppen a gazdasági fejlődés logikus belső következményeként jelentkezett. A különböző logikájú és módszerű elemzésekben azonban egyaránt visszatérő elem a német fejlődés speciális mozgatóerőinek, az állam és a bankok szerepének hangsúlyozása.

A német (vagy pontosabban: porosz) állam tevékenysége hosszú ideje nagy benyomást tett a kapitalizmus klasszikus — angol vagy francia — fejlődésének bűvöletében élő közgazdákra és gazdaságtörténészekre. Nagy Frigyes árnyéka mintha rajta maradt volna a német történelmen, és mintha a 19. századi utódok is a központi államhatalom sajátosan elsődleges szerepét érvényesítették volna a német gazdaság fejlődésében. Lett légyen az a 18. századi merkantilizmus állami gazdaságpolitikája, vagy a 19. századi Zollverein megvalósítása, Bismarck szerepe, vagy a burzsoázia és az állam sajátos kapcsolata a császári Németországban, mindez arra a következtetésre juttatta a szakértők egy részét, hogy az állam Németországban lényegesen nagyobb szerepet játszott, mint Nyugat-Európa esetében. Mi több, az angol klasszikus liberalizmussal szemben éppen az állami beavatkozás a német fejlődés legfőbb sajátossága.* Ezzel az államközpontú megközelítéssel szemben azonban két kérdés is feltehető. Az egyik: miként lehetséges, hogy a hatalom, amely lényegében a junker földbirtokos osztályok befolyása alatt állt, s amely osztályok a társadalmi és intézményes változásokkal jórészt ellenségesen álltak szemben, a gazdasági fejlődést és átalakulást egyenesen előmozdították, sőt annak legfőbb pártolójává váltak. A másik: összeegyeztethető-e ez az állítólagos állami omnipotencia a 19. századi gazdaság legfontosabb mozgatóelemeivel: a munkaerő és tőke szabad mozgásának igényével, a vállalkozási szabadság és kezdeményezőkészség gondolatával, a felhalmozás belső logikájával?

---

* Lásd erre vonatkozóan részletesebben: Eckstein, A.: Individualism and the Role of the State in Economic Growth. Economic Development and Cultural Change, 1958.; Supple, In: Cipolla (ed.), 1973. Fischer, W.: Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden 1800—1850. Berlin, 1962.

Az e kérdések által sugallt ellentmondások részben feloldhatók. Az állam a mögötte álló társadalmi erőknek ugyanis csak közvetett függvénye, és a hatalom körül kialakult — esetleg modern szellemet képviselő — bürokrácia éppen az állam önálló érdekében is kezdeményezhet olyan gazdasági intézkedéseket, melyek legalábbis rövid távon, sérthetik az uralkodó osztály és körök szűken vett érdekeit. Az a felfogás is túlhaladottnak tekinthető, amely a 19. századi gazdasági liberalizmust az állami beavatkozás teljes tagadásával azonosította. Joggal hangsúlyozható, hogy az angol—francia fejlődésben is szerepet játszott a 18. századi állami merkantilista beavatkozás, és a 19. században is volt az államnak (kormányoknak), nem utolsósorban a gazdasági és társadalmi struktúra megfelelő formálásában közvetett hatása.*

Trebilcock** lényegében ebből indul ki, amikor a német gazdasági fejlődést három történelmi szakaszra bontja. Az *első szakaszban* (1790—1840) a nagy elmaradottság miatt erősen igényelte az államot és az állam szerepe jelentős is volt. A *második szakaszban* (1840—1870) csökkent az igény a beavatkozásra és az állami aktivitásra. A *harmadik szakaszt* (1870—1914) már csekély beavatkozási szükséglet és lényegtelen állami beavatkozás jellemzi. Poroszországban — különösen Szilézia területén — a 18. században és a 19. század elején, az államhatalom bizonyos ipari vállalkozások támogatója, kezdeményezője volt. Ezek a vállalkozások vagy közvetlenül egybeestek a nagybirtokosok gazdasági érdekeivel (bányák és kohók esetében), vagy közvetlen katonai érdeket szolgáltak, esetleg az állami jövedelmek (részben ugyancsak katonai érdekű) fokozását célozták.

Ezzel szemben viszont az állam még igen sok intézményes jogi akadályt tartott fenn, állami eszközökkel fékezte például a szabad vállalkozást. Az iparszabadságot végül is több ütemben, több évtizedes küzdelem után, teljes mértékben csak a 1860-as években vezették be.

A második szakaszban a közvetlen beavatkozás csökkent, a gazdaság sokkal inkább saját maga biztosította önfenntartó fejlődését, viszont az állam már sokkal nyitottabb volt a kapitalizmust segítő intézményes-jogi változások iránt, mint korábban.

A harmadik szakaszban viszont a német állam szerepe már alig tért el más nyugat-európai államok tevékenységétől, legfeljebb annyiban (történelmi okok következtében), hogy nagyobb szerepet játszott a társadalmi infrastruktúra megteremtésében. Ennél többet a gazdaság nem is igényelt. Az állami szektor, a hagyományos sziléziai állami bányák és kohók, valamint az újonnan állami tulajdonba került vasutak révén talán nagyobb volt, mint Angliában vagy Franciaországban, de a német gazdaság szerkezetét, éppen a fejlődés legdöntőbb szakaszában, már nem az állam szerepe befolyásolta és változtatta meg a nyugat-európai versenytársakéhoz képest.

---

* Vö. Supple, In: Cipolla (ed.), 1973.; Berend—Ránki, 1979.

** Trebilcock, 1981. 71.

Vajon eltért-e a német állam szerepe a gazdaságpolitika terén az állam liberális elképzelésétől? Erről gyökeresen ellentétes vélemények vannak. Ismeretes, hogy az 1873-as válság után a liberális német állam reményei lelohadtak,* a junker nagybirtokos csoport befolyása megerősödött, és ez a társadalmi, politikai és gazdasági törvényhozásban egyaránt érzékelhetővé vált. Ha ezeket a hatásokat egészében áttekintjük — és nem vesszük figyelembe a nagybirtokos befolyás társadalmi és ideológiai hatását, a német burzsoázia teljes emancipációjának hiányát —, akkor elméletileg az állami gazdaságpolitikának inkább negatív, semmint pozitív következményeit észlelhetjük. Vajon az az ismert, az emberi szabadságot és önállóságot korlátozó állami omnipotencia, melyet oly gyakran emlegetnek a német társadalmi, politikai és szellemi élet elemzése során, gazdaságilag korlátozó hatású volt? Vagy a nehézipar és az agráriusok ismert szövetsége maga után vonta az autokratív állam mindenható beavatkozását?

Trebilcock, számba véve azokat a területeket, amelyek az állam kimagasló gazdasági és politikai szerepe folytán leggyakrabban szóba kerülnek, arra a következtetésre jut, hogy sem a kartellpolitikában, sem a külföldi tőkebefektetés felügyeletében, de még a vámpolitikában, sőt a hadseregpolitikában és a szociálpolitikában sem beszélhetünk az állam különleges szerepéről.** Trebilcock maga is túlzásként jellemzi „Schumpeter feudális imperializmus felfogását”, mely szerint a junker-agrár elemek mindent megtettek, hogy az állam akadályozza a modern ipari-gazdasági fejlődést, de sok vonatkozásban kisebb hangsúlyt helyez az állam szerepére azokon a területeken is, ahol ez a befolyás valóban létezett. A külföldi tőkebefektetések állami irányításának tagadása mindenesetre kétségbevonható. A bismarcki szociálpolitika gazdasági hatásainak értelmezése (hogy ez vajon az állam támogató, vagy korlátozó hatását jelentette-e) vitatható. A német hadikiadások relatíve kisebb súlya sem elegendő cáfolat arra, hogy az állami piac Németországban fontosabb volt, mint sok más iparilag fejlett országban. Leginkább azonban a vámpolitika értelmezése adhat okot vitára. Nemcsak azért, mert Németországnak kétségtelenül kezdeményező szerepe volt a protekcionizmushoz való visszatérésben, de azért is, mert Németország esetében számos szerző — például Lenin is — a belső piacot monopolizáló német protekcionista gazdaságpolitikát összekapcsolja a Németországban egyedülállóan fejlett kartellek és monopolista intézmények szerepével. Trebilcock szerint, amennyiben a német vámemelésnek volt auktoritív eleme, akkor az inkább az agrárvédővámokkal, a junkerséggel, semmint az iparral hozható kapcsolatba. „Ha a Birodalom beavatkozott a gazdaságpolitikába, annak nem sok köze volt a gazdasági növekedés támogatásához. Sokkal inkább az elavult gazdasági érdekek támogatását célozta és hatása aligha lehetett kedvező az iparra, a gazdaság számára.*

---

* Böhme, 1978. 61.

** Trebilcock, 1981. 80.

A fenti álláspont azonban merev falakat tételez fel politika és gazdaság között, s nem veszi figyelembe a mezőgazdaság fellendítésének nemzetgazdasági hatását sem, mégpedig olyan korban, amikor a nemzeti termék 40%-át a mezőgazdaság állította elő, amelynek virágzása az ipar számára is fontosabb volt a belső piac szempontjából, mint az alacsonyabb élelmiszerárak elérése.

Az agrárérdekeltséget minden pillanatnyi érdekkonfliktus ellenére sem lehet csak szembeállítani az ipari érdekekkel, annál is kevésbé, mivel a német mezőgazdaság fejlődés lényeges szerepet töltött be a német gazdaságban s hatását akkor sem becsülhetjük le, ha a figyelem hagyományosan a német ipari fejlődésre irányult. A német politikai rendszer jellege és a társadalom feudális nagybirtokos vonásai, a német állam auktoritív szerepe nyilván erősebben érezhetővé tette az állam jelenlétét az élet minden területén, a gazdasági fejlődés folyamatában is, mint az a liberalizmus klasszikus országai esetében tapasztalható volt. Ebben az értelemben feltétlenül kiemelhetjük a német állam gazdasági szerepét. Ennek azonban távolról sem volt akkora jelentősége, hogy ebben találhatnánk meg a német gazdasági felzárkózás döntő magyarázatát. Mi több, megkockáztathatjuk, hogy az állam szerepét még csak nem is tarthatjuk a döntő gazdasági hajtóerők egyikének Németországban. És ha ez esetben is aligha lenne lehetséges egyetlenegy döntő elem kiemelése az okok összefüggő és kölcsönösen egymásra ható rendszeréből, akkor is találhatunk olyan tényezőt vagy tényezőket, amelyek sokkal nagyobb szerepet játszottak. Ha egyetlen tényező jelentőségét kívánjuk alátámasztani, akkor mindenképpen a német bankrendszer szerepét emelhetjük ki.

A kor közgazdasági és az utókor gazdaságtörténeti irodalmát nemcsak a német ipari fejlődés különleges lendülete és újszerű szerkezete foglalkoztatta, hanem legalább akkora figyelmet szentelt azoknak a német bankoknak is, melyek sok vonatkozásban radikálisan szakítottak a hagyományos bank- és hitelezési tevékenységgel és sokkal inkább a gazdasági fejlődés középpontjába kerültek, mint sok más, nem kevésbé gazdag országban.

Siemens, akinek szerepe az ipari és a technikai fejlődésben oly kimagasló volt, a „vállalkozási szellem vezetőinek” nevezte a német bankokat.** A német bankok szerepéről kiadott munkák kisebb könyvtárat tölthetnének meg. Sorukban olyan óriási történelmi és politikai hatású munkát is találhatunk, mint R. Hilferding Finánctőke című könyve, amelyet Lenin is erőteljesen felhasznált az imperializmus teóriájának kifejtésénél. Sokan vállalkoztak e speciális banktevékenység technikai leírására és bemutatására. Az újabb és erősen teoretikus hatású gazdaságtörténeti irodalomban A. Gerschenkron éppen Németország történetének példáján emeli ki és általánosítja modellé a bankok szerepét mint a viszonylag gazdasági elmaradottság sikeres leküzdésének lehetőségét.

---

* Trebilcock, 1981. 84.

** Böhme, 1978. 7.

Gerschenkron teóriája*, melyet a kontinentális Nyugat- és Közép-Európa esetére tartott érvényesnek, az elmaradottság viszonylagosságán alapszik. Abból indult ki, hogy az elmaradottság mértékének megfelelően vagy ugyanazon növekedési tényezők hatnak más erővel, vagy más tényezőkkel helyettesíthetők a gazdasági fejlődés folyamán. Nagyon sok függ attól, hogy történetileg mikor indul meg az elmaradottság leküzdésének folyamata. Egy követő ország ugyanis a viszonylagos versenyképtelenségéből nem csupán hátrányokat szenvedhet, de előnyre is szert tehet. A fejlettebbekkel való verseny egyidejűleg jelent nehézséget és ösztönzést. A késői indulás adott lökést a viszonylag fejlett — Angliában már a csúcsponton megjelenő — technika gyors és tömeges alkalmazásához, adott ösztönzést arra, hogy a relatív tőkehiányt új intézménnyel, az új típusú bankok létesítésével pótolják, s a gazdaság felhalmozó képességét új „szivattyúhálózat” segítségével élénkítsék fel és érjenek el magas tőkeakkumulációt. Gerschenkron ebben az összefüggésben a bankoknak kulcsszerepet tulajdonít a német fejlődésben.

Ha nem is ilyen teoretikus megfontolásból, de igen sokan hangoztattak hasonló nézeteket: „Semmiféle beszámoló a német iparosításról nem lehet teljes, ha nem veszi tekintetbe azt a fontos szerepet, melyet a bankok töltenek be” — írta G. Stolper a német gazdaságról megjelent munkájában.**

Valóban, a bankok Németországban fejlődésük korai szakaszától kezdve sokkal szorosabb kapcsolatban álltak az iparral, mint azt a korábban fejlődésnek indult nyugat-európai országok példája mutatta. A klasszikus angol és francia banktevékenység főleg a kereskedelmi és rövid lejáratú váltóhitelre épült, hosszabb lejáratú hitelek legfeljebb a ház- és földjelzálog-hitelek voltak, de az ipari és más nagy tőkét igénylő beruházásban való részvétel, a saját tőke nagyarányú lekötése, ellentmondani látszott a korabeli bankszabályoknak, a likviditási szempontoknak. Ezekben az országokban azonban a kereskedelmi tőke felhalmozása és beáramlása az iparba fedezni tudta a jelentkező tőkeigényt. Németországnak viszont a belső felhalmozás alacsonyabb szintjén kellett megküzdenie a későbbi indulásból eredő nagyobb tőkeigénnyel. Ebben az összefüggésben olyan banktípusra volt szükség, amely nemcsak a gazdaságban lappangó tőkék összegyűjtésére, de azok átszivattyúzására és hosszú lejáratú ipari befektetésére is vállalkozott. Már az 1850-es évek Németországában megalakult néhány pénzintézet, mely az ún. vegyes típusú bankokhoz tartozott. Mindez szorosan kapcsolódott a részvénytársaságok korai és széles körű elterjedéséhez. A részvénytársasági forma ugyanis önmagában áttörte azt a hagyományos elvet, mely szerint hitelt csak a forgótőke-szükséglet fedezésére lehet igénybe venni. 1850-ig Poroszországban már több mint 100 részvénytársaság működött, de az első kimondottan az ipar fejlesztése céljából létrehozott részvénytársasági bank, a Schaffhausensche Bankverein (Köln), csak 1848-ban alakult. Ha az első vasutakat még részben állami eszközökből vagy a magánbankházak révén finanszírozták,* úgy később már az újonnan alapított részvénytársasági bankok szerepe dominált. 1853-ban a Darmstädter Bank für Handel und Gewerbe három évvel később a Berliner Handelsgesellschaft, illetve a Disconto-Gesellschaft — a nagy magánbankházak, a Bleichroeder vagy Oppenheimer mellett — egyre fontosabb szerephez jutott. Az új típusú bankok létesítésének mintáját részben a Pereire testvérek, vagy a belgiumi Société Générale működése szolgáltatta. A megfelelő erejű kereskedelmi tőke híján és az angliainál lényegesen nagyobb állótőkeigény mellett Németországban már az 1850-es években döntő jelentőségre tettek szert a bankok az ipar finanszírozásában. Ez a tevékenység az 1870-es évektől, amikor a Deutsche Bank és a Dresdner Bank is megkezdte működését, még tovább bővült.

---

* Vö. Gerschenkron A.: A gazdasági elmaradottság történelmi távlatból. Budapest, 1984.

** Stolper, 1967. 25.

A bankok, különösen a négy nagy, úgynevezett D-bank vezető szerepet játszott az ipari részvények és kötvények kibocsátásában és átvételében, s ipari aktívaállománya és folyószámlahitelének mennyisége lényegesen meghaladta a gazdaság más területeinek tőkeállományát. A bankok közvetlen befolyást gyakoroltak az iparra azáltal is, hogy vezetőik nagy számban ott ültek az iparvállalatok igazgatóságaiban és felügyelőbizottságaiban, és így mind az iparvállalatok üzleti politikájának formálásában, mind a beruházási döntésekben kimagasló szerepük volt. (A Deutsche Bank képviselői például 19 cég igazgatótanácsában vettek részt, bár ipari részvényeik aránya nem volt túl jelentős a bank által birtokolt részvények között.)

Az univerzálisnak is nevezett német bankok egyesítették a letéti és a vállalkozó vagy beruházó bank elkülönült típusait, ezáltal mozgékonyabbá váltak a hitelezésben és minden mozgatható pénzösszeget tőkévé alakítottak. E nagy bankok a betétek és egyéb hitelforrások egyedülálló koncentrációjából hatalmas ipari hálózatot építettek ki. A részvénytársaságok gyarapodó száma erre kitűnő lehetőséget nyújtott. Alapításuk 1870-től vált minden korábbi jogi korlátozástól, megkötéstől szabaddá.* 1886-ban már 2100, 1896-ban 3700, 1912-ben pedig 5400 részvénytársaság működött. Saját tőkeállományuk ez idő alatt több mint megháromszorozódott, 5 milliárd M-ról több mint 18 milliárd M-ra emelkedett.** A bankok később mindinkább beleavatkoztak az ipari vállalatok közvetlen irányításába, kibővítésébe, átalakításába, vagy az iparvállalatokkal együttesen új vállalatok alapításában vettek részt. Számos találmány, szabadalom vagy gyártmány, olykor iparág megteremtésében a nagy ipari vállalatok és bankok együttesen vettek részt. Tekintettel arra, hogy a nagybankok alaptőkéje 20%-kal meghaladta az ipari részvénytársaságokét, két hatalmas gazdasági erő találkozásáról, mindinkább egybeolvadásáról, összefonódásáról volt szó, melyet Hilferding nyomán finánctőkének neveztek. Különösen a nehéziparban és a nagy beruházásokat követelő új iparágakban volt erős ez a folyamat, és ebben a tekintetben bizonyos specializáció is kialakult az egymással is élesen konkuráló nagybankok között. A Dresdner Banknak volt a legnagyobb közvetlen ipari érdekeltsége, a Schaffhausensche Bankverein a rajnai ipari komplexumban volt leginkább érdekelt. A Berliner Handelsgesellschaft a szénkitermeléshez, a Darmstädter Bank a vasúthoz, a Deutsche Bank pedig a villamossági iparhoz állott a legközelebb.

---

* Tilly, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 590.; Blumberg, 1965.

Nem állítható, hogy a bankok ellenőrizték volna a német nehézipar vállalatait, vagy hogy a kezdeményezés teljesen a kezükben lett volna. Az összefonódás igazi hordozója a rajnai és a Ruhr-vidéki nehézipar volt, ahol a bankok nagy szerepet játszottak a vas és a szén összeházasításában.

A gazdasági fejlődés természetéből adódott, hogy az a négy iparág került a legszorosabb kapcsolatba a bankokkal, amely a német gazdasági fejlődés legfőbb hordozója volt. Végül is ezek az iparágak egyedülálló koncentráltságukkal, nagy állótőke- és beruházásigényükkel különösen rá voltak utalva a pénzügyi források mozgósítására, pontosabban azok nélkül jórészt létre sem jöhettek volna. (550 óriás vállalat összesen 1,3 millió embert foglalkoztatott.) A gelsenkircheni szupervállalat nemcsak 37 000 munkást foglalkoztatott, és 10 millió t szenet bányászott, de sorra magába olvasztotta Lotaringia és Luxemburg vas-, acél- és fémműveit. Krupp és Thyssen a Ruhr-vidéken, Rochling a Saar-vidéken, Henckel-Donnersmark Felső-Sziléziában járt élen ipari óriáskonszernek kialakításában. Krupp — nem utolsósorban hadiipari megrendelések következtében — munkáslétszámát az 1870. évi 16 000-ről 1913-ra 68 500 főre növelte.

A századforduló után nemcsak a 16 legnagyobb pénzintézet vezetői rendelkeztek 437 iparvállalati igazgatósági tagsággal, de az iparbárók is mind nagyobb befolyáshoz jutottak a nagybankok üzletpolitikájában. K. Borchardtnak azonban igaza van, amikor azt állítja, hogy végül is a bankok voltak a gazdasági élet döntéshozatali centrumai és a döntések végrehajtásának fő szervezői.* A hatalmas tőkekoncentráció, a vezető nagyipar és nagybankok összefonódása mindinkább lehetővé tette a verseny korlátozását és monopolista egyesülések, mindenekelőtt kartellek létrehozását. 1880-tól a kartellek viharos gyorsasággal terjedtek, felosztották a piacokat vagy a nyersanyagforrásokat, áregyezséget hoztak létre vagy exportmegállapodást kötöttek. Fejlettebb formában ezek a monopolista egyesülések már jórészt megszüntették a vállalatok önállóságát. Vertikális integráció révén a nyersanyag-feldolgozástól egészen a késztermék előállításáig hatalmas konszernek jöttek létre, mindenekelőtt a szénbányászatban és a vasiparban, s ennek révén a vezető bánya- és acéltrösztök az ipar és a gazdasági élet fontos területeit monopolizálták. A 10 legnagyobb szénbánya a Ruhr-vidék széntermelésének 60%-át ellenőrizte. A papírkartell az iparág termelésének 90, a szénkartell 74, a vaskartell 50, a cementkartell pedig 48%-át ellenőrizte. A nagy konszernek nemcsak a belső piacon kerültek monopolhelyzetbe — védővámokkal megerősíthették —, de hamarosan a nemzetközi piacokért folytatott küzdelemben is fontos szerepet játszottak.

---

* Trebilcock ebben az aktusban véli azt a váltást felfedezni, mikor az elmaradottság leküzdésében az állam szerepét a pénzintézetek veszik át. 1981. 93.

** Tilly, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 391.

A rozs és acél szövetsége: a mezőgazdaság szerepe

Németország rohamos ütemű ipari fejlődése, a hatalmas konszernek uralma, az új iparágak keletkezése elhomályosította a mezőgazdaság szerepét. Pedig a junkerség, társadalmi-politikai hatalma útján, igen eredményesen képviselte az agrárérdekeket. Ezzel magyarázható, hogy az Európa vezető ipari hatalmává váló Németország a 19. század végén agrárprotekcionista intézkedéseket hoz. De vajon milyen szerepet játszott a német junker és az uralma alatt álló mezőgazdaság az ország gazdasági átalakulásában? A történeti irodalomban nem ritka, hogy a társadalmi és gazdasági szektort a társadalmi-politikai átalakulás kerékkötőjeként, a gazdasági fejlődés gátjaként ábrázolják. Az a körülmény, hogy a századforduló körül Németország már Európa egyik legfontosabb mezőgazdasági piaca, megerősítheti a látszatot, hogy Angliához hasonlóan az ipari fejlődés Németországban is a mezőgazdaság hanyatlásával, elsorvadásával járt együtt. Az amerikai és a porosz utas agrárfejlődés jól ismert ellentétpárja még tovább is erősítheti ezt a benyomást. A német mezőgazdaság növekedési adatai azonban távolról sem támasztják alá ezt a képet. A porosz mezőgazdaság egykori Gutsherrschaft által uralt területein, félelmetes folytonossággal maradt fenn a nagybirtok uralma. Az 1907-es birtokstatisztika szerint az üzemek 58,9%-a 2 hektárnál kisebb földterülettel rendelkezett, de ez a többség az összes földterületnek csak 5,4%-át birtokolta. A 2 és 5 hektár közötti gazdaságok (a birtokok 17,6%-a) a terület 10,4%-át uralta, ugyanakkor a gazdaságok 0,4%-a (100 hektáron felüli birtokok) a föld 22,2%-át foglalta le. Az országos átlagok mögött azonban világosan megkülönböztethető három eltérő terület: a keletnémet vidék a nagybirtok uralmával; a közép- és gazdagparaszti gazdaság ereje (megváltás következtében); illetve a földosztás eredményeként a jellemző paraszti kisgazdaság uralma alatt levő területek.

---

* Borchardt, In: Cipolla (ed.), 1973. 183.

*A földterület megoszlása %-ban**

	0—2	2—5	5—20	20—100	100 felett
	hektár				
1. *Nagybirtok* Poroszország, Mecklenburg, Szilézia, Pomeránia, Brandenburg	3	5	19	29	44
2. *Erős parasztgazdaság* Hannover, Vesztfália, Schleswig-Holstein	6	10	28	47	9
3. *Kisbirtok* Baden, Hessen, Württenberg	11	25	45	16	3

A többi terület, Bajorország, Szászország és a Rajna-vidék, a gazdaság típusai szempontjából kevert vidék volt.

Tekintettel arra, hogy a háromnyomásos gazdálkodásról a vetésforgó rendszerére való áttérés már jórészt a század első felében megtörtént, az ugar feltörésével vagy más eszközökkel, országos méretekben már nemigen lehetett új termőterületet nyerni. Kelet-Németországban ugyan még mintegy 10%-kal növekedett a szántóföld területe, másutt azonban már alig, s az összes, mezőgazdaságilag használható terület kiterjedése nem változott. Az extenzív fejlődés ideje lejárt. Ugyanakkor a lakosság lélekszámának gyarapodása, az iparosítás, az urbanizálódás, a reálbérek és jövedelmek emelkedése a háború előtti negyedszázadban növekvő és igényes keresletet támasztott a mezőgazdasági cikkek iránt. Az iparosítás, a mezőgazdasági technika és technológia modernizálása ugyanakkor megteremtette a lehetőséget az intenzív fejlődésre, amelyet a kedvező áralakulás, később pedig az erős védővámok tovább ösztönöztek. A legfontosabb növények terméshozama a század közepétől (1848—1852) az első világháború előtti évekig (1908—1912), mintegy 60-80%-kal emelkedett. A búza 70, a rozs 67, a burgonya terméshozama 78%-kal nőtt, és egyedül a cukorrépa esetében nem tapasztalhatunk terméshozam-növekedést, viszont a répa cukortartalma 66%-kal nőtt, és ez ellensúlyozta.*

---

* Rolfes, M.: Landwirtschaft 1850—1914. In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 513.

Az évi átlagos 3,8%-os ipari növekedés mellett ezekben az évtizedekben évente 1,6%-kal emelkedett a mezőgazdaság termelése is. Mivel a pótlólagos munkaerő-növekedés évente csak 0,4%-ot tett ki és a földterület alig növekedett, a sikeres fejlődés legnagyobb részben a pótlólagos tőkebefektetések következtében jelentkező termelékenységemelkedés eredménye volt.

A termelékenység emelkedése — amelyet 60—90%-ra becsülhetünk — különösen az 1890-es évektől gyorsult fel (amikor Németország már számottevő mennyiségű élelmiszert importált). Ebben igencsak szerepet játszott a műtrágya tömegméretű felhasználása. Az ország foszfátkészletei és az uralkodó Thomas-eljárású vaskészítés melléktermékei megkönnyítették, hogy a német mezőgazdaság Európa egyik legnagyobb műtrágya-felhasználójává váljék.

A német ipar nagy mennyiségben és olcsón állította elő a műtrágyát. Az 1860—1870-es években még főleg Chiléből importálták a guanót, de az 1880-as évektől már a hazai műtrágyatermelés került előtérbe: 1905-ben 873 000, 1913-ban 1 819 000 t szuperfoszfátot állítottak elő. A Thomas-foszfát termelése 1886-ban 130 000 t-t, 1900-ban 900 000 t-t, 1913-ban pedig 2 418 000 t-t tett ki. Német tudósok fedezték fel, hogy a talaj foszforsavaktól megfelelő káliellátás esetén lényegesen javul, s ennek nyomán a német vegyipar kidolgozta a kálisó olcsó ipari előállítását: az 1870. évi 289 000 t-ról 1910-re a kálisótermelés 8 161 000 t-ra ugrott és Németország monopolhelyzetbe került a kálitermelésben. A német nagyipar más szükséges iparcikkel is bőségesen ellátva a mezőgazdaságot. 1882 és 1907 között például a cséplőgépek száma 385%-kal nőtt, s a századfordulót követően mind több új vető- és aratógép került forgalomba.

Az 1880-as évektől — a porosz nagybirtokosok nyomására — hathatós vámintézkedéseket foganatosítottak, amelyek kedvezően emelték meg az árakat és részben korlátozták az egyre gyorsabban emelkedő délkelet-európai és orosz mezőgazdasági importot. A mezőgazdasági vámok emelésével egyidejűleg a német nehézipar védelmét is erősítették, megszilárdítva ezzel „a rozs és acél” gazdasági, s a hatalomra jutott nagyburzsoázia és a junker nagybirtok politikai szövetségét. A növénytermelés mintegy megháromszorozódott, tehát lényegesen gyorsabban nőtt, mint a lakosság száma.

---

* Rolfes, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 514.

*Főbb mezőgazdasági termékek terméseredménye**

Időszak	Búza	Rozs	Zab	Burgonya	Cukorrépa
	ezer mázsa				
1875—1884	2552	6 673	4823	24 840	5 810
1895—1904	3491	8 831	6979	39 100	13 380
1905—1914	3956	10 665	8382	45 790	16 090

Az intenzív gazdálkodásra való áttérés az állatállomány gyors növekedését is maga után vonta. A juhállomány összezsugorodásával ellentétben a lóállomány 37%-os növekedését a hadsereg szükséglete és a szállításban betöltött szerepe is befolyásolta. A szarvasmarha-állomány mintegy 50%-kal, a sertésállomány pedig közel ötszörösére emelkedett.

*Állatállomány***

Év	Ló	Szarvasmarha	Sertés	Juh
1853	2735	13 276	5 297	25 111
1878	3552	15 777	7 124	24 999
1892	3836	17 556	13 174	13 590
1900	4195	18 946	16 807	9 693
1913	4558	20 994	25 659	5 521

A mezőgazdaság — miként ez más országokban is történt — nem tudott lépést tartani az ipar rohamos fejlődésével. Noha Németország ugyan mindinkább Európa egyik legfontosabb agrárpiaca lett, a mezőgazdaság évi 1,6%-os növekedése (melyből 0,4% a foglalkoztatottság, 1,2% a produktivitás emelkedéséből származott) nem teremtett kirívó szektorális aránytalanságokat. Mi több, a mezőgazdasági fejlődés minden szempontból — munkaerő, nyersanyagellátás, piaci jövedelmek — fontos része volt annak a gazdasági átalakulásnak, amelyen Németország 1870 és 1913 között keresztülment, és amelynek következtében az ország nettó nemzeti terméke évente átlagosan 2,6%-kal emelkedett.

---

* Hoffmann, 1965. 292—293.; Finckenstein, H. W. F. von: Die Entwicklung der Landwirtschaft in Preussen und Deutschland, 1800—1930. Würzburg, 1960.

** Rolfes, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978. 521.

A felgyorsulás tendenciájára utal, hogy az első 20 esztendő növekedése még 60%-ot tett ki, a második 20 esztendő mintegy 65%-ot, a háború előtti utolsó 23 esztendőé viszont már 90%-os. A gyors növekedéssel viszonylag magas színvonalú tőkefelhalmozás járt együtt: 1850-ben 700 millió márkát, a bruttó nemzeti termék kereken 7%-át halmozták fel, 1870-re ez az arány 11,5%-ra, 1890-re közel 15%-ra, majd az első világháború előtt majdnem 17%-ra emelkedett.

Míg Németországban a felhalmozás volumene 1850 és 1913 között több mint megtízszereződött, addig — a kétszer magasabb szintről induló — Franciaországban csak háromszorosára nőtt. Nagyjából háromszoros volt a beruházási szint értékének emelkedése (változatlan áron számítva) Angliában is. A sokkal gyorsabb növekedés eredményeként a háború előtti beruházások németországi volumene mind a nemzeti jövedelem arányában, mind összegében meghaladta az angol és francia szintet.

*Tőkeképződés a nemzeti jövedelem %-ában**

Időszak	Anglia	Németország
1860—1869	11,5	10,6
1870—1879	10,9	13,0
1880—1889	8,1	14,5
1890—1899	6	15,9
1900—1914	8	15,9

A német tőkeképződés tehát a század végétől kétszeresen meghaladta az angol tőkeképződés arányát. (1905 és 1913 között a német beruházás abszolút értéke mintegy 20%-kal volt magasabb, mint Franciaországban.)

Ebben az is szerepet játszott, hogy a legfejlettebb ipar mellett még gyorsan fejlődtek az „elmaradott” szektorok, a kézműipar és a mezőgazdaság is. Másrészt a nettó tőkeképződésből Anglia jóval nagyobb összeget fektetett be külföldön.

Anglia 40, Franciaország 20, Németország pedig csak 13%-kal részesedett a világ tőkekivitelében.

---

* Landes, 1986. 460.

*Külföldi beruházás a nettó tőkeképződés %-ában**

Időszak	Anglia	Német-ország
1861/5—1871/5	40,1	12,9
1871/5—1881/5	28,9	14,1
1881/5—1891/5	51,2	19,4
1891/5—1901/5	20,7	9,7
1901/5—1911/13	52,9	5,7

A kontraszt a 20. század elején túlságosan nagy, hiszen míg Anglia tőkeképződésének közel felét külföldre vitte, addig Németországban ez az arány még 6%-ot sem tett ki.

*Az Európába irányuló német tőkekivitel megoszlása***

	Millió USA-dollár	%
Osztrák—Magyar Monarchia	700	22,6
Oroszország	450	14,5
Balkán országok	450	14,5
Törökország	450	14,5
Spanyolország, Portugália	450	14,5
Franciaország, Anglia	300	9,7
Egyéb európai országok	300	9,7
	3100	100

A mintegy 30 milliárd M-ra tehető tőkekivitel, az angol és a francia tőkekiviteltől eltérően, sokkal nagyobb mértékben irányult Európába és inkább öltötte az ipari, működőtőke-befektetés formáját, mint a nagy riválisok esetében.

Németország, bár a tőkekivitel nagyságát illetően harmadik volt a világon, nem zárkózott fel az angol és francia tőkekiviteli tevékenységhez.

---

* Angliára lásd: Imlah, A.: Economic Elements in the Pax Britannica. Cambridge, Mass., 1958. 70—75. Németországra: Hoffmann, 1965.

** Nehls, K.: Zur Bewegung der Kapitalexporte des deutschen Imperialismus. Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, I/4. 1963.; E kérdésre vonatkozóan lásd: Tilly, In: Aubin—Zorn (ed.), 1978.; Bairoch, Commerce... 1976.

A külkereskedelem és a növekedés gyors üteme

Igen lendületesen tört előre Németország exporttevékenysége. Németország 1850 után évi 4%-kal tudta növelni exportját, ami lényegesen meghaladta a társadalmi termék növekedésének évi ütemét. Az iparosítás módosította Németország kiviteli és behozatali struktúráját. Az 1850-ben viszonylag jelentős tételt képviselő élelmiszerek a háború előtt már csak 10%-kal szerepeltek az exportcikkek között. A nyersanyagok szerepe nem módosult lényegesen, 15% körül mozgott, viszont a kivitel közel 75%-át már félkész és késztermékek tették ki.

Németország 1870 után az export terén — nyugati szomszédjához viszonyítva — több előnnyel rendelkezett. Ipari struktúrája modernebb, iparának termelékenysége magasabb volt, földrajzi helyzete pedig (Európa közepén) a legelőnyösebb volt az európai piacokon, ahová pedig a német export túlnyomó része irányult. Németország részesedése 1910-ben meghaladta az európai export egyötödét (20,4%), és ezzel megközelítette Angliát (23,7%). Az ipari export volumene még gyorsabban, átlagosan évi 4,3%-kal fejlődött.*

A modern iparágak előretörését jól mutatja a német exportstruktúra; 1860-ban még 50, 1913-ban már csak 21%-kal volt képviselve a textilipar. Ezzel szemben a vas- és fémipar gyártmányai tették ki az ipari export 40%-át, a gépipar termékei további 20, a vegyipari készítmények pedig 19%-át.

*Export és termelésnövekedés a német iparban***

Időszak	Export %	Termelés %
1850/2—1860/62	5,5	3,11
1860/2—1877/9	5,3	4,3
1877/9—1898/99	3,8	4,0
1898/900—1911/13	6,8	3,9

Németországnak nem csupán az ipari expanzió miatt volt szüksége az export fokozására. Az ipari export ellensúlyozhatta az ország növekvő nyersanyag- és élelmiszer-behozatalát. A behozott ipari nyersanyag értéke 1890 és 1913 között emelkedő árak mellett megháromszorozódott, az élelmiszer-behozatalra költött összeg pedig a fokozott protekcionizmus ellenére is majdnem négyszeresére növekedett. Ilyen körülmények között az 1890-es évek elejétől az 1913-ig terjedő években az export értéke egyetlen évben sem érte el az importot. Sőt többnyire jelentős importtöbblet jellemezte a német külkereskedelmi mérleget. A német ipar függése a külső nyersanyagforrásoktól, ráutaltsága a külső piacokra, a századforduló utáni gyarmatpolitikát lényegesen ösztönözte.

---

* Henning, 1976. 249.

** Hoffmann, 1965. 530—532.; Bairoch, Commerce... 1976. 244.

A német export mégoly gyors növekedése sem tenné önmagában érthetővé a konkurencia mind erősebb félelmét. A német előretörés rendkívül gyors volt: 1890-ben Németország még csak 10, 1911-ben már 60%-kal exportált többet, mint vetélytársa, Franciaország. Az angol és a német export szintje között is rohamosan csökkent a különbség. A háború előtti utolsó két évtizedben félelmetes gyorsasággal, évi 5%-kal növekedett a német ipari export, s ezzel a német részesedés a világkereskedelemben mindinkább megerősödött, miközben Anglia és Franciaország részaránya visszaesett. A Made in Germany felirat az ipari termék kiváló minőségének biztosítéka volt. Egyes kémiai és elektrotechnikai cikkekben már Németország uralta a világpiac nagyobb részét. Németország tehát éppen azokban az ágazatokban volt a legerősebb, amelyekben a kereslet a leggyorsabban növekedett és ipari exportjában sokkal nagyobb volt a tőkejavak szerepe, mint a többi vezető ipari ország esetében. Az ipari export aránya a kivitelben ugyan Angliában (79,4%) és Svájcban (78,4%) valamivel nagyobb volt, mint Németországban (71,6%), de ezekben az országokban a textiláru az export közel 40%-át tette ki. Németország viszont az első helyen állt Európában a vasáruk és gépipari cikkek kivitele tekintetében.*

Németország gazdasági fejlődésének mérlegében az egyik oldalon az eredmények lenyűgöző sorozatából mindenekelőtt a nemzeti termék különlegesen gyors növekedési ütemét kell kiemelni.

A Gross Domestic Product (GDP)+ *növekedése***

Év	Összesen 1000 (1960. évi) USA-dollárban	Egy főre
1830	7 235	245
1870	16 694	426
1880	19 993	443
1890	26 454	537
1900	35 800	639
1910	45 523	705

+ Bruttó belföldi termék

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 94.

** Uo. 194.

Akár a nemzeti termék volumenét, akár az egy főre jutó növekedését nézzük, néhány kisebb országtól eltekintve, nem találunk olyan országot, amely a fejlődés ütemét tekintve túlszárnyalta volna Németországot. Az 1860 és 1913 közötti évi 2,6% GDP volumennövekedés, az egy főre jutó 1,4%-os növekedés, méltán sorolható az európai élvonalba. Ebből következett, hogy míg 1830-ban az egy főre jutó GDP a német területeken nagyjából azonos volt az európai szinttel, addig 1910-ben már mintegy 40%-kal meghaladta azt. (Csak a kontinentális Európa esetében a különbség már 50%-ot tett ki.)

Noha Németország Európa legnépesebb, legnagyobb ipari és kereskedő országává vált, mégis fellelhető volt bizonyos egyensúlyhiány. Hogy ez mennyiben eredt a nyugati és keleti területek túlságosan is éles fejlettségi szintkülönbségéből (Poroszországban az egy főre jutó jövedelem a rajnai tartomány és Szászország jövedelmi szintjének felét érte csak el)* a fennálló kompromisszumok ellenére is ütköző agrár és ipari érdekek ellentmondásából, vagy a későn jövő Németországnak a többi ipari hatalomhoz képest fennmaradó lemaradásából, arra nehéz lenne egyértelműen felelni. S hasonlóan nehéz választ adni arra a kérdésre is, hogy vajon Németország különleges politikai és gazdasági agresszivitása a politikai és a gazdasági struktúra közötti ellentmondás következménye volt-e, avagy a bismarcki „szociálimperializmus" zsákutcába jutása váltotta ki, vagy egyszerűen az új monopolista köröknek (erejük és hatalmuk éppen Németországban érvényesült leginkább) a kapitalizmus 19. században megszokott politikájától eltérő, új imperialista politikájának különösen éles megnyilvánulásával állunk szemben.

Ha áttekintjük azokat a német hatalmi terveket, amelyek a 20. század elején oly nagy számban tűntek fel, és különböző érvekkel és ideológiákkal Németország európai hegemóniájának, mi több, világuralmi igényeinek igazolására törekedtek, nehéz megszabadulni attól a sejtéstől, hogy a „Griff nach dem Weltmacht" agresszivitása nem csupán a régi erők atavisztikus törekvéseként értelmezhető. Végül is az az egyre erősödő harc, amelybe Németország felfokozott erővel vetette bele magát a nyersanyagforrásokért és a piacokért, aligha volt elválasztható attól a ténytől, hogy éppen Németországban voltak leginkább fellelhetők a kapitalizmus, a monopolkapitalizmus új jelenségei. Nem véletlen tehát, hogy a német gazdaság potenciális előnyeit és már kiharcolt fölényét éppen azok a gazdasági és politikai körök kívánták az európai, illetve világuralmi pozíciók kivívására felhasználni, amelyek hazai monopolhelyzetükben Németország erejét más országok alávetése útján is erősíteni kívánták.

---

* Milward—Saul, 1977. 64.

6. Az utolsó sikeres későn jövő: Skandinávia

A svéd csapatok 1709. évi veresége Poltavánál, úgy tűnt, végleg kiszorítja a 16—17. század európai háborúiban oly nagy szerepet játszó protestáns királyságot Európából. A legfőbb gazdasági kapocs, amelynek jelentőségét azonban aligha szabad lebecsülnünk, a svéd vasipar volt, melynek gyártmányai az orosz vasárukkal együtt a 18. századi európai kereskedelem fő árucikkei közé tartoztak. A 18. századi Skandinávia azonban még inkább a hagyományos, semmint a Nyugat-Európa más részein már kibontakozó új Európához tartozott. Mindazok a változások, amelyek Angliában, Franciaországban vagy Hollandiában lejátszódtak — legyen az az erősödő kézműipar és a manufaktúra kibontakozása, a városok és kereskedelem fejlődése, vagy a gyarmati bevételek és a növekvő tőkefelhalmozás — Skandináviában alig voltak fellelhetők.

A maguk egyszerűségében tovább élő falusi hagyományok — az Európában oly általános földesúri pompa és brutalitás nélkül — a mezőgazdasági termelés túlsúlya és a keményen dolgozó, alacsony színvonalon élő parasztok jellemzők az északi országokban. A hatalmas távolságok, az elszigetelt falvak — és Dániától eltekintve —, a kevés termőföld és a felmérhetetlen erdőségek világa volt ez, melyet csak elvétve szakítottak meg a vasércbányászok kis települései, a vasfeldolgozók kis kohói és a norvégiai partok szerény megélhetésért kemény munkával harcoló halászfalvai.

Elmaradottság és alkalmazkodás

Skandinávia szegény volt a 19. század elején. Lakosainak 80-90 %-a még a mezőgazdaságban talált megélhetést. Ha Közép- és Kelet-Európa országainak elmaradásához oly nagy mértékben járult hozzá a világ kereskedelmi útjainak áthelyeződése a Földközi-tengerről az Atlanti-óceánra, akkor az északi országok még nem tudtak az atlanti civilizációba betagozódni. Ha a kontinens keleti országai azért kerültek a Nyugat mögött egyre nagyobb lépéshátrányba, mert a feudalizmus újramegerősödése (esetenként kései kialakulása) gazdasági fejlődésüket béklyóba szorította, akkor az északi országok, ahol a feudalizmus a maga klasszikus formájában sohasem fejlődött ki, vagy szorítása távolról sem volt olyan erős, inkább amiatt maradtak el, mert a tradicionális faluközösségek és más archaikus formák gördítettek akadályokat egy új dinamikus, de hatalmas egyenlőtlenségeket teremtő gazdasági alakulat fejlődése elé.

Norvégiában ugyanis rendkívül gyenge a nemesi réteg, nincs földesúri nagybirtok a földművelés feltételei korlátozottak, és az oly erős szabadparaszti tradíciók miatt a dán hódítóknak sem sikerült meghonosítani a jobbágyság rendszerét, annak velejáróival, a robottal és a földesúri igazságszolgáltatással. A norvég paraszt — a dántól eltérően — földesúrtól nem függött, birtokát megőrizte, az államnak adózott és szolgáltatásokkal tartozott. A dán feudalizmus jobban emlékeztet az európai kontinensről ismert feudalizmusképletekre, és itt a jobbágyság rendszere csak a 18. században szűnt meg. A svéd társadalom lényegében bizonyosfajta átmenetet képezett a norvég és a dán között. A parasztok személyileg szabadok voltak, akárcsak Norvégiában, de a lakosság 0,5%-át kitevő nemesség a 18. században a földterület egyharmadát birtokolta és politikai téren is a legnagyobb befolyással rendelkezett az országgyűlésen részt vevő — a parasztságnak is képviseletet biztosító — négy rend közül. A svéd parasztok két nagyobb csoportot alkottak; az önálló, adózó birtokos parasztok és az állami, illetve földesúri földet bérlő parasztok rétegét. Személyi szabadságát ugyan mindegyikük megőrizte, de az egyes rétegek jogai jelentősen különböztek egymástól. A nemesség mind Dániában, mind Norvégiában privilégiumokat élvezett, amelyeket a társadalom fejlődésével, a gazdasági változások következtében életre hívott átrétegződésekkel párhuzamosan, a 18. századtól (Dániában 1660-tól) kezdve fokozatosan elveszített.

A skandináv államok történelmében a 18—19. század volt az az időszak, amikor a kapitalizmus fokozatos térhódítása nyomán kialakult egy új társadalmi szerkezet, és létrehozta a működéséhez szükséges intézményrendszert. Ez a három országban némileg különböző módon zajlott le. Norvégiában az 1661-ben utoljára összehívott rendi gyűlés (az 550 főből 460 volt paraszt, és 18 nemes!) kénytelen volt elfogadni a dán abszolutizmust, ami különböző apróbb reformok ellenére, azt jelentette, hogy a perszonálunióban levő Dánia—Norvégiában továbbra is Koppenhága érdekei voltak a meghatározóak. A norvég nemzeti függetlenségi mozgalom a 19. század elején élénkült meg igazán, amikor a napóleoni háborúk nyomán támadt gazdasági nehézségek táplálták a norvég nacionalizmust. S bár Dánia az 1814-es kieli békeszerződésben Svédország javára mondott le Norvégiáról, ehhez az újabb unióhoz való tartozás már nem gördíthetett akadályt Norvégia állami státusának rendezése elé. 1814-ben Norvégiában fogadták el az akkori Európa legdemokratikusabb alkotmányát, amely az ország független, szabad, oszthatatlan (norvég) királysággá nyilvánította, a törvényhozó hatalmat a nép, a végrehajtó hatalmat pedig a király kezébe helyezve. A Montesquieu és Rousseau elveiből, az amerikai és a francia alkotmányból és a középkori norvég törvényekből merítő alkotmány következetesen demokratikus volt és nem adott helyet semmiféle örökletes előjognak.

Svédország a 18. század elején, a nagyhatalmi korszak leáldoztával, kísérletet tett egyfajta parlamentáris kormányzásra, ez azonban még a rendi szervezet biztosította keretek között működött, a nemesség irányításával. Ám ebben a korszakban a nemesség társadalmi pozícióit már egyre nyilvánvalóbban fenyegette a magának mind erősebb gazdasági, és ennélfogva társadalmi befolyást követelő parasztság, polgárság, illetve egy ezekből kiemelkedő, az új gazdasági viszonyok adta lehetőségeket kiaknázó és a rendi társadalom szerkezetébe már bele nem illeszthető réteg. A felvilágosult abszolutizmus 20 éve alatt (1771—1792) III. Gusztáv reformjai megvalósították a parasztság egyenjogúsítását és erőteljesen megnyirbálták a nemesség előjogait. Ettől kezdve a birtokszerzés és -bírhatás kérdésében a parasztság azonos elbírálás alá esett a többi renddel, a nem nemesi származású ifjak pedig egyre több, korábban csak a nemesek előtt nyitva álló hivatalt tölthettek be. Az elmondottak önmagukért beszélnek: a 18. század végére Svédországban elhárultak a lényeges társadalmi akadályok a kapitalista viszonyok kibontakozásának útjából.

Dánia történetében ezt a lépést Johann Friedrich Struensee-nek, a felvilágosodás úttörői lelkes követőjének intézkedései tették lehetővé az 1770-es évek első felében. Végül, a megváltozott társadalmi szerkezetnek megfelelően, a lezajlott polgári átalakulást Dániában 1849-ben, Svédországban pedig1866-ban rögzítette új, polgári alkotmány, amely mindkét országban véglegesen felszámolta a rendi szervezetet, és demokratikus, a modern társadalom igényeihez alkalmazkodó, alkotmányos monarchiát deklaráló alaptörvényt érvényesített.

A skandináv társadalmak — külső hatalmi erőtől alig veszélyeztetve — a 19. század elejére jórészt kialakították új fejlődési kereteiket. Már vége volt a korábbi dán hegemóniának és vége felé járt a svéd dominancia is. Dánia az önállóság kedvező helyzetét élvezte, bár 1864 után kénytelen volt egyes területeket átengedni az egységesülő Németországnak. Finnországról a svéd nagyhatalmi politika utolsó kudarcaként le kellett mondani a felemelkedő Orosz Birodalom javára, de Norvégia — legalábbis 1905-ig — még perszonálunióban maradt a svéd királysággal. 1905-ben azonban Norvégia felmondta a perszonáluniót és a teljes függetlenség mellett döntött. A skandináv országok a 19. század folyamán lényegében modern polgári nemzeti államokká váltak.

A három ország lakossága még a 19. század elején is rendkívül csekély volt. Egyedül Svédország népessége haladta meg a 2 milliós lélekszámot (a hasonló kiterjedésű Magyarországon ötször annyi volt), a többi északi állam lakossága kivétel nélkül alatta maradt a milliós nagyságnak. Látszólag jórészt hiányoztak azok a feltételek, melyek Nyugat-Európa gazdaságát erre az időre nemcsak mozgásba hozták, de feszítő erővel lökték újra és újra előre. Az elszigetelt, sok esetben erősen naturális gazdaságú vidék aligha kívánt igényesebb belső keresletet, és a világgazdaság kialakulása sem teremtett olyan csatornákat, amelyeken keresztül igényei ösztönzéseket teremthettek volna a falusi tespedtségbe süllyedt Skandináviának. Mégis egyoldalú és elhibázott lenne Skandináviát egy nevezőre hozni Európa más, elmaradottabb, tradicionális gazdaságú régióival. Ezt hangsúlyozva nem csupán azokra a potenciális előnyökre gondolunk, melyek az atlanti közösséghez való földrajzi közelségéből, továbbá a 19. század gazdasági fejlődése során különös jelentőséget nyert természeti erőforrásaiból (gazdag vas- és fakincs), és a 19. század nemzetközi konfliktusaitól való állandó távolmaradásából adódtak. Sokkal nagyobb jelentőséget kell tulajdonítanunk annak a ténynek, hogy az északi országok társadalmi-politikai struktúrájuk folytán már a 18. századtól sokkal nyitottabbak voltak a fejlettebb nyugati országokban megvalósult intézményes változásokra és annak befogadására, mint Európa más, elmaradottabb régiói, amelyekre csak hosszas küzdelem, súlyos belső társadalmi harcok árán, s többnyire csak részlegesen voltak képesek. A 18. századi skandináv államok nem csupán a felvilágosodás számos vívmányát tették magukévá, nem csak a merkantilista gazdaságpolitika elvei elől nem zárkóztak el, de sajátos társadalmi hierarchiájuk következtében a modern társadalmi és gazdasági átalakulás elleni földesúri ellenállás sem öltött oly mértéket, amely akár csak évtizedekre is képes lett volna a nyugat-európai hatásokat kívülrekeszteni.

A felvilágosodás különböző formái a 18. században viszonylag gyorsan eljutottak Skandináviába. A Svéd Akadémia megalakulása, tudós társaságok létrejötte ennek a folyamatnak inkább csak a felszínét jelezte. A felvilágosodás szelleme lényegesen mélyebbre hatott az iskoláztatás és az oktatás viszonylag korai megjelenésével, melynek a gazdasági fejlődés további menetére gyakorolt hatására még visszatérünk. Közelebb kerülhetünk a 18. századi jelenség lényegéhez, ha arra utalunk, hogy a hagyományos faluban és mezőgazdaságban olyan nagy horderejű változási folyamatok indultak meg, melyeknek jelentőségét nem is annyira rövid, mint inkább hosszú távon érthetjük csupán meg.

Az angol bekerítések mintájára, de nem a földesurak önkényére bízva, hanem a kormány által támogatott programként Svédországban is megindult a hagyományos földközösség felosztása, a magánföldek elkülönítése. Abban az országban, ahol a parasztságnak a 17. és 18. századi politika küzdelmeiben sikerült a negyedik rend státusát biztosítani, természetesen a bekerítés nem a parasztság tömeges kisajátítását, hanem jelentékeny farmerréteg megszilárdítását eredményezte. A népesség viszonylag gyors gyarapodása mellett (Svédország lakossága közel 100 esztendő alatt több mint megkétszereződött; 1775-ben 2 020 847, 1870-ben 4 168 525 fő volt) még a termőterület némi kibővítése ellenére is, az önálló farmerréteg megerősödése egyáltalán nem zárta ki, sőt bizonyos mértékig feltételezte a földnélküliek vagy törpebirtokosok rétegeinek megerősödését is. Míg a 18. században a parasztok $^2/_3$-a rendelkezett földdel, addig 1840 körül már csak alig több mint 50%-a.*

Az eltelt 100 esztendő a parasztság életében azonban más gyökeres változásokat is hozott; a földesúri szolgáltatások fokozatos megszüntetése, az adóterhek igazságosabb elosztása párhuzamosan haladt előre a két- és háromnyomásos gazdálkodás fokozatos megszüntetésével (bár ez utóbbi inkább csak az ország déli részén hódított). A gabonafajták (főleg az árpa és a rozs) gyors felfutása biztosította a megnövekedett lakosság táplálkozását, továbbá erre az időre esett a burgonyatermelés elterjedése is. Ezen eredmények nélkül Svédország nyilván képtelen lett volna megkétszereződött népességét még alacsony szinten is eltartani. Az is nyilvánvaló azonban, hogy mindezek a még oly jelentős változások is alig törték át a hagyományos gazdaság kereteit. Annál is kevésbé, mivel a mezőgazdaság változatlanul a lakosság túlnyomó többségét foglalkoztatta és az arány meglehetősen lassan csökkent a 18. század végi 80%-ról 1870-re mindössze 72%-ra. A mezőgazdasági népesség kínosan lassú relatív csökkenése és a föld nélküli parasztság számbeli növekedése (1775-ben 548 ezerről 1870-re 1288 ezerre) közvetve már arra is utal, hogy a mezőgazdasági szektor lassú növekedése nem járt együtt az ipari szektor hasonló fejlődésével. Pedig a skandináv országok között éppen Svédország rendelkezett a legjelentősebb ipari hagyományokkal és olyan nyersanyagok birtokában volt, amelyek az ipari forradalom következtében erősen felértékelődtek.

Az ipari forradalom és a svéd vasipar

A 18. században, ha Svédország gazdasági szempontból valamiről ismert volt, azt kétségtelenül kiváló minőségű vasáruinak köszönhette. A vasipar a lakosságnak mindössze 3%-át foglalkoztatta ugyan, de ennek ellenére nemcsak a svéd exportot határozta meg, hanem az európai piacon is az első helyen állt. A Stockholmtól északnyugatra fekvő, mintegy 150 km hosszúságban és 80 km szélességben elterülő vasbányák érckincsét, a környék végtelen erdőségei révén faszéntüzeléssel olvasztották ki a kis kapacitású, régimódi technikájú kemencékben. A vastermelők túlnyomó többsége még nem volt iparos, sokkal inkább környékbeli paraszt, akinek a vasolvasztás lényeges mellékjövedelmet biztosított. A nyersvasat többnyire közvetítő kereskedők vásárolták össze (mintegy

---

* Köblik, S. (ed.): Sweden's Development from Poverty to Affluence 1750—1970. Minneapolis, 1975.; Sandberg, L. G.: Banking and Economic Growth in Sweden before World War I. Journal of Economic History, 1978.; Runblom, H.—Norman, H.: From Sweden to America. A History of the Migration. Uppsala, 1976.

Verlag-rendszerszerűen) és juttatták el a vasfinomítókhoz. A kis vasüzemek, ritkán alkalmazva több mint 30-40 munkást, vízierő-meghajtással állították elő a rúdvasat. A század közepéig mindössze annyi változás történt, hogy a vasiparosok a kis paraszti vaskemencéket jórészt beolvasztották üzemeikbe, és a bedolgozó parasztok többségét állandó bérmunkássá tették. A vasiparban így korán kialakult egy technikailag képzett, vékony iparos réteg. A svéd polgárság ezen régi és szilárd magva kiegészült Stockholm és Göteborg nagy kereskedőházainak tulajdonosaival, akik nem egy esetben a vasművesek hitelezői is voltak és átvállalták az értékesítés feladatát. A kialakuló svéd polgárság eme vezető csoportjai azonban nemegyszer maguk is Londonból vagy Amszterdamból kölcsönözték az üzlethez szükséges nagyobb tőkemennyiséget. Minthogy a 18. századi vasexport Svédország összkivitelének 60%-ára rúgott, és az ország vastermelését az európai vastermelés $^1/_3$-ára becsülték, a svéd vasipar viszonylag egyedülálló szerepet töltött be az ország gazdasági életében. Kettős értelemben volt kiemelkedő szerepe; egyrészt kevés olyan ország akadt, amely gazdasági fejlettségének ezen a fokán hasonló nagyságú iparral rendelkezett volna, másrészt egyedülállónak számított az is, hogy az erősen tradicionális, rurális svéd társadalomban viszonylag erős, jól szervezett iparosréteg keletkezett. Igaz, a vasiparosokat céhszerű szervezet fogta össze, de tevékenységük mégsem volt céhszerűen bezárt. Nyitottak voltak például a technikai újítások iránt, s korán megteremtettek bizonyos tőkepiacot, sőt külföldi hitelekkel dolgoztak. Tekintettel arra, hogy a 18. századi svéd vasipar — különösen az erdőségek erős pusztulása, a fakincs csökkenése miatt — erős és állandó állami ellenőrzés alatt állott, nem hagyhatjuk figyelmen kívül a vasipar köré csoportosuló polgárság társadalmi szerepét, politikai befolyását sem.*

Az angol ipari forradalom következtében azonban a kedvező indulási feltételek hamarosan Svédország ellen fordultak. Ha a 18. század másik nagy vasszállítója, Oroszország esetében — még visszatérünk rá — elsősorban a társadalmi feltételek hiányoztak ahhoz, hogy az ipari forradalom által támasztott követelményekkel lépést tartsanak, és a sajátos jobbágymunkára alapozott kohókat modernizálják, akkor Svédország esetében főleg a technikai, természeti feltételek nem voltak megfelelőek. Az ipari forradalom első legnagyobb jelentőségű újítása ugyanis a vaskohászat technikájában a fának, illetve a faszénnek koksszal történő helyettesítése volt. Az új eljárás Angliában gyorsan terjedt és hamarosan nemcsak arról volt szó, hogy a svéd ipar elveszítette addigi angol piacait, de az angol vasipar viharos gyorsaságú fejlődése a vasipar nemzetközi helyzetét is gyökeresen átalakította. A svéd vastermékek minősége a kiváló vasércek következtében talán valamivel jobb volt ugyan, mint az angolé, de a kis minőségkülönbség aligha ellensúlyozhatta az egyre növekvő árdifferenciát. Svédország pedig képtelen volt áttérni a modern keverési eljárásra, hiszen az ország szénkészletei minimálisak voltak, és szénbehozatalra nem alapozhatta vasiparának versenyképességét.*

---

* A 18. századi svéd vasiparra lásd: Heckscher, E. F.: The Place of Sweden in Modern Economic History. The Economic History Review, IV. 1951—1952.; Montgomery, A.: The Rise of Modern Industry in Sweden. Stockholm, 1939.; Jörberg, L.: Growth and Fluctuation of Swedish Industry 1869—1912. Stockholm, 1961.

Rendkívül jelentős technikai átalakításra lett volna szükség. Főleg a minőségi különbség további növelésére, vagy pontosabban: meghatározott, kiváló kvalitású vasgyártmányokra való specializálódásra. Az új technológiai és piaci helyzet a korábbi állami szabályozás számos elemét időszerűtlenné tette. A rohamosan bővülő angol, majd francia és belga vastermelés mellett a svéd vasipar korábban oly impozáns, de a 18. század második harmada óta stagnáló termelési adatai mindinkább eltörpültek. Állami termelési kvóták, szabályozások, behozatali tilalmak mit sem segítettek az új helyzetben a korábban és most is erősen exportorientált iparágban. A svéd vasipar 1750-ben 65 000, de 1780-ban is csak 80 000 tonna nyersvasat gyártott, s ugyanennyi volt termelése közel fél évszázaddal később is. Igaz, a 19. század húszas éveiben úgy tűnt, hogy a svéd vasipar feléled az ipari forradalom okozta sokkból. A körülményekhez képest lehetséges technikai átalakulás folyamata megindult és a következő fél évszázadban a svéd vasipar termelése megháromszorozódott. A 19. század rohamosan bővülő európai vasfogyasztásában ugyan a svéd export már jelentéktelenné vált, de a piac rohamos bővülése, az olcsó vastermékek iránti kereslet megnövekedése arányosan növelte a minőségi vas iránti igényt is, és ebben a svéd vasipar megőrizte vezető szerepét. Svédország egyrészt rúdvastermelésre specializálódott, amely nélkülözhetetlen volt a korabeli acéltermeléshez. Másrészt a svéd vasipar az angol piac részleges elvesztéséért az Egyesült Államok új piacával kárpótolta magát, különösen a tűgyártás esetében. Végül a 40-es évektől egy angol finomítási eljárás hasznosítása tovább javította a svéd vas kvalitását. Sikerült nagyobb arányban kivonni a vasat a vasércből, csökkenteni a felhasznált fűtőanyagot, s állandó, jó minőségű és viszonylag nem túl drága vasat előállítani, mely hosszú ideig a svéd ipar legfőbb exportcikke lett.

Mégis, a 19. század közepén a svéd vasipar távolról sem játszott hasonló szerepet az ország gazdaságában, mint a 18. században. Még kevésbé töltötte be azokat a funkciókat, amelyek Nyugat-Európa egyes iparilag fejlett országaiban egy-egy dinamikusan fejlődő, húzó iparágot jellemzett. Az a sajátos helyzet állt tehát elő, hogy bár a svéd vasipar nem semmisült meg az új korszak, az új technika versenyétől, sőt felvette a versenyt, de mégis nehezen tartott lépést új versenytársaival. Ha a 19. század közepén Svédország elmaradott mezőgazdasági országnak számított, akkor ebben kétségtelenül szerepet játszott, hogy a vasipar alkalmatlan volt a modernizáló funkció betöltésére. Nem töltötte be ezt sem gazdasági, sem társadalmi értelemben. A háromszorosra növekvő termelés, mivel Anglia, Franciaország, illetve Belgium vastermelése ennél összehasonlíthatatlanul gyorsabban emelkedett, aligha biztosíthatta az exportpozíciók megőrzését. Midőn a világban nagy teljesítményű, modern vasművek épültek, a kis kapacitású svéd vaskohók aligha maradhattak versenyképesek. S míg az ipari forradalom élenjáró országaiban a bányászatban és kohászatban komoly vagyonokat alapoztak meg, hatalmas tőkebefektetésekre képes, modern burzsoázia alakult ki, addig a svéd vasipar legnevesebb képviselői, ha nem is voltak már céhesmesternek tekinthetők, de vagyonuk, társadalmi szerepük tekintetében még messze elmaradtak a 19. század jól ismert, klasszikus ipari lovagjaitól.

---

* Adamsson, R.—Jörberg, L.: Problem i svensk ekonomisk historia. Lund, 1972.

Ha Svédországot ennyire nem tudta még magával ragadni az ipari forradalom vihara, akkor mit mondhatunk a többi skandináv országról?

Dánia kereskedelmi és mezőgazdasági pozíciói

Termékenyebb földjei és korábbi vezető pozíciója következtében Dánia a jövedelmek színvonalát illetően megelőzte a többi skandináv országot. Dánia a 16—18. században hosszú ideig jórészt saját ellenőrzése alatt tartotta a jelentős balti-tengeri kereskedelmet. Az ország földrajzi helyzete, melyet a dán király igyekezett kihasználni,.kulcspozíciót biztosított számára. Koppenhága már a 18. század végére viszonylag nagy lélekszámú, közel 100 000 lakosú várossá növekedett. A dán kereskedelmi hajózás a balti-tengeri gabonakereskedelemre, a norvég fa szállítására, mi több, a 18. század második felében viszonylag nagy mértékű távolsági kereskedelemre rendezkedett be. Mindez akkor is hatalmas jövedelmet biztosított az országnak, ha Dánia esetében is a lakosságnak közel 80%-a még a mezőgazdaságból élt. Dánia sík területén mintegy 80 nagybirtokos és 2000 középbirtokos család a földterület háromnegyedét birtokolta. A kereken 100 000 10—60 hektár közötti és 30 000 ennél kisebb földterülettel rendelkező parasztgazdaság jórészt földesúri birtokokhoz tartozott, és annak fizette a szokásos feudális szolgáltatásokat. A 18. század közepére a jobbágyság intézményét és különösen a munkaszolgáltatásokat újra megerősítő rendelkezések — a parasztság mozgásszabadságát is erősen korlátozták — a majorság területét is meghatározták. A népesség szaporodásával egyre növekedett a föld nélküli parasztság. Dániában a kétnyomásos gazdálkodás ugyan már régen a múlté volt, de a háromnyomásos (őszi rozs, tavaszi zab és ugar) még dívott, és nem adta át helyét a vetésforgó-rendszerű gazdálkodásnak.*

---

* Skrubbeltrang, F.: Agricultural Development and Rural Reform in Denmark. Agricultural Studies, 22. Rome 1953.

A jobbágyság 18. századi helyzete Dániában mindezek ellenére sem hasonlítható a kelet-európai második jobbágyság intézményéhez, sőt már a 18. században jelentkeztek azok a tényezők, amelyek a jobbágyság elavult intézményét fokozatosan hatályon kívül helyezték. Az 1780-as években a nemesség körében is megerősödött az a nézet, hogy a mezőgazdaság és az ország érdeke reformokat követel. Ezek kidolgozására volt hivatott a létrehozott Nagy Falusi Bizottság. Javaslatai hamarosan felvázolták a változások útját. 1788-ban — egy évvel a francia forradalom előtt — megszüntették a jobbágyságot, a munkakötelezettséget fokozatosan megválthatóvá tették és egyidejűleg megindították az egyéni parasztbirtokok kialakítását. A 19. század első évtizedeire már jelentéktelenné zsugorodott az a földterület, mely után megváltás járt. A fokozatosan délre, Schleswig-Holsteinre is kiterjedő reform mindinkább tőkés bérleti viszonnyá alakította át a korábbi földesúr—jobbágy viszonyt. Tekintettel arra, hogy a földesúr számos kedvezményben részesült, ha volt birtokát a parasztnak eladta, a 19. század közepén nagyrészt kialakult az egyéni kisgazdaságok rendszere. A bekerítés befejeződött, és távolról sem járt a parasztság kisajátításával. (1866-ban a parasztok 80%-a kisbirtokos volt.) Ezt a folyamatot tette teljessé az 1861-es törvény, amely ösztönözte a földesurat, hogy bérleti földjeit adja át a parasztoknak, s az átengedett földterület $^1/_9$-e nagyságában más, lejárt bérletekből, bizonyos területeket saját birtokaihoz csatolhasson.

Dániában, ahol ipari nyersanyagok alig voltak, nem bontakozott ki az ipari forradalom. Az ország fejlődési lehetőségei sokkal inkább az ipari forradalomból adódó agrárkeresletben, semmint az ipari átalakulásban gyökerezhettek. A dán mezőgazdasági export már a 19. század közepén nem csekély előrehaladásról tett tanúbizonyságot, mégis, az 1860-as évekig ez esetben is inkább a tradicionális gazdaság és társadalom fennmaradásáról kell beszélnünk.

Faexport, hajózás és a természeti gazdálkodás a norvég falun

„A norvég történelmet elsősorban természeti adottságai határozzák meg” — írta egy, a harmincas években megjelent összefoglaló gazdaságtörténeti munka.* Ha e megállapítást erősen túlzottnak ítéljük meg, aligha kétséges, hogy a meglehetősen csekély művelhető termőterülettel rendelkező fjordok és hegyek, öblök és folyók által összeszabdalt, végtelen csipkés határvonalú ország gazdasági fejlődésében a 19. században még uralkodtak a természeti körülmények következtében meghatározott gazdasági feltételek. Bár tengerpartja miatt Norvégia távolról sem volt annyira elszigetelt, mint valamilyen szárazföldre bezárt ország, viszont sokkal kevésbé volt lehetséges az ország belső egyesítése.

---

* Johnsen, O. A.: Norwegische Wirtschaftsgeschichte. Jena, 1939. 1.

A lakosság foglalkozási megoszlását illetően, a 19. század elején Norvégia nem sokban különbözött a többi északi országtól. Az 1801-es népszámlálás 80%-os mezőgazdasági lakosságról tudósít, s ez még kiegészül további 8%-kal, azokkal, akik halászattal foglalkoztak. Norvégia területének mindössze 25%-a volt művelhető, s ezeken a földeken a nem túl nagy számú népesség többsége elszigetelt kis falusi közösségekben élt. Szemben Svédországgal vagy Dániával, a falusi közösségek felbomlása, a két- vagy háromnyomásos gazdálkodás felváltása a vetésforgó rendszerével itt nagyjából a 19. század hatvanas évtizedéig el sem kezdődött. A mezőgazdasági technika rendkívüli elmaradottságára utal, hogy a családok többségének még ekéje sem volt. Erősen munkaigényes, jórészt önellátásra korlátozódó természeti gazdálkodás jellemezte a norvég mezőgazdaságot. A norvég mezőgazdaság tehát sem gazdasági, sem társadalmi tekintetben nem adott olyan belső ösztönzést, amely a belső piac bővülésével indukálta volna a gazdaság átalakulását.

Az ország területének 80%-át erdő borította, ezért már a 18. században különleges jelentőséget kapott a fakitermelés. A norvég kikötőkből viszonylag kis szállítási költséggel lehetett — főleg Angliába — nagy mennyiségű fát szállítani. A fa tehát már a 18. században Norvégia legfontosabb exportcikke. Bár az angol hajózási törvény megkövetelte, hogy az árukat angol hajókon szállítsák a szigetország kikötőibe, a faexport mégis hozzájárult a norvég hajóipar életképessé válásához. Bergen és a déli kikötők környékén virágzott a hajóépítés és a 19. század elején már 1500 norvég hajó szelte az Atlanti-óceánt, túlszárnyalva a korábban jóval jelentősebb dán flottát. Norvégia a 19. században azonban már nem tudta lényegesen növelni a faexportot. Legfontosabb korábbi piaca, Anglia, éppen az ipari forradalom következtében előállott technikai változások miatt átmenetileg kevesebb fát igényelt. A többi európai ország faimportja stagnált, s bár Franciaországba valamelyest nőtt a fakivitel, ez nem ellensúlyozhatta a piaci válságot és az ebből következő árcsökkenést.

A norvég fakivitel csupán az 1870-es évek elején érte el a század eleji szintet és ezt követően is csak alig haladta túl azt.* A norvég gazdaság 19. századi stagnálásában több olyan tényező játszott szerepet, amely kizárta az országot a 19. század legfontosabb modernizálódási folyamatából. Földje jórészt terméketlen volt, művelési módszerei és eszközei elavultak. Hiába rendelkezett azzal az előnnyel, hogy társadalmában a feudalizmus, a nemesség, a nagybirtokos osztály jórészt ismeretlenek voltak, a paraszti egyenlőség a szegénység egyenlősége volt. A 19. század folyamán ezen az egyenlőségen repedések támadtak. A születési ráta 30‰ körül ingadozott, de a halálozási ráta a javuló táplálkozási és egészségügyi viszonyok következtében a század elejére 27‰-ről 18‰-re csökkent. A népességgyarapodás — bár a földtulajdonosok száma 27%-kal növekedett — elsősorban a zsellérek és napszámosok számát növelte kétszeresére. A nagyobb lélekszám igényeivel a gyengén fejlődő mezőgazdaság a burgonya robbanásszerűen gyors elterjedése ellenére sem tudott lépést tartani. Igaz, a norvég parasztok számára nem a földművelés volt a kizárólagos foglalkozás. A kicsiny szántók mellett ott voltak az erdők, s mindenhol ott volt a tenger, felmérhetetlen halkincsével. A halászat eleinte óriási szerepet játszott a lakosság megélhetésében. Halat cseréltek egyéb állati termékekért, alkoholért, más mezőgazdasági cikkekért. A norvég parasztság 85-90%-a a természeti gazdaság rendjében élt a 19. század elején. A balszerencse a 19. század elején a heringeket is elűzte a norvég partoktól, s így a halászat csak lassan, a 19. század közepén kezdett kiegészítő megélhetési forrásból nemzeti iparrá válni. A halászat oly gyorsan fejlődött, hogy — úgy tűnt — ellensúlyozni tudta a faexport visszaesését. Az exportbevételek között a 19. század közepén túlsúlyra jutott a halászatból származó jövedelem, de ez aligha tölthette be a gazdaság modernizáló, húzó ágának szerepét, mivel gyenge ágazati kapcsolatai következtében sem technikai, sem gazdasági szempontból nem volt erre alkalmas.

---

* Johnsen, 1939. 517., 523.

A nekilendülés tényezői: népesedési robbanás

Mikor és főleg miként került mozgásba a skandináv országok kezdetleges, s az ipari forradalom dinamizmusától messze elmaradó gazdasága? Mi adta meg azt a lökést, amely mégiscsak lendületbe hozta a térség országait?

Már Adam Smith világosan megfogalmazta, hogy a belső piac nagyságát nem lehet a népességnövekedés mechanikus függvényének tekinteni, mégis, a népességnövekedés felgyorsulását aligha hagyhatjuk figyelmen kívül ebben az összefüggésben. Míg 1800 és 1850 között, félszáz év alatt Dánia és Norvégia lakossága fél-fél millióval, Svédországé pedig 1,1 millió fővel gyarapodott, addig a század közepétől már 30 esztendő elegendő volt hasonló demográfiai növekedéshez. 1850 és 1910 között viszont a népességgyarapodás már lényegesen nagyobb volt, általában közel kétszerese a 19. század első felében tapasztalhatónak. Az évi 1% körüli népességszaporulatban — kétségtelen — lényeges szerepet játszott, hogy a század végére Skandinávia civilizációs viszonyai elérték, sok esetben túlhaladták az iparilag vezető országok szintjét. A születési ráta ugyan mindenütt 30‰ alá esett, de a halálozási ráta még jobban csökkent, és 15‰ körüli arányával úgyszólván a legalacsonyabb volt Európában.

*Skandinávia lakossága**
(millió fő)

Ország	1800	1850	1880	1910
Svédország	2,4	3,5	4,6	5,5
Dánia	0,9	1,4	2,0	2,7
Norvégia	0,9	1,4	2,0	2,4
Összesen	4,2	6,3	8,6	10,6

A felgyorsuló népességszaporodás a térség három országa közül kettőben, Norvégiában és Svédországban már az 1860—1870-es évektől gazdasági és társadalmi feszítőerővé vált. Viszonylag kedvezőtlen mezőgazdasági termelési feltételek mellett, miközben az ipari forradalom még a század második harmadának végén is alig érintette meg ezen országokat, felerősödött a falusi túlnépesedés nyomása. Norvégiában közel fél évszázad alatt $^1/_2$ millióval nőtt az ország falusi lakossága. Igaz, hogy míg a 18. század kezdetén a parasztok a lakosság 91%-át tették ki, 1855-ben pedig „csak” 86%-át, de a földterület kiterjesztésének tényleges korlátai mellett, minden agrár- és mezőgazdasági reform ellenére számottevő föld nélküli paraszti réteg alakult ki. A falusi lakosság 20%-át tette ki, aki vagy egyáltalán nem rendelkezett földdel, vagy csak jelentéktelen telek- és házbirtoka volt.**

Norvégiának a hajózás viszonylag fontos szerepe következtében az átlagosnál ugyan fejlettebb harmadik szektora volt, de az ipari szektor fejletlenségét ez nem ellensúlyozhatta. 1870-ben a mezőgazdaság a lakosság 56%-át, az ipar 16%-át, a szolgáltatás pedig 28%-át foglalkoztatta.***

Ilyen körülmények között a túlnépesedést csak jelentős kivándorlás csökkenthette. Az 1860-as évektől valóban nagyarányú kivándorlás indult meg. 1865-ben 18 000 ember hagyta el az országot. Az 1882-es újabb csúcsévben 29 000 ember vándorolt ki. Egészében három nagy hullámban: 1861—1873 között 160 000 ember, a tiszta népszaporulat 63%-a; 1879—1893 között negyedmillió, a tiszta szaporulat 67%-a; majd 1900—1910 között ismét újabb 200 000 fő, a népességnövekedés közel 60%-a keresett munkát és jobb megélhetési lehetőséget Amerikában.* Közel 700 000 ember távozása ellenére végül is a népességnövekedés így is 300%-ot tett ki.

---

* Cipolla(ed.), 1973.; 747. Lieberman, S.: Norwegian Population Growth in the 19th Century. Economy and History, XI. 1968.; Lafferty, W.: Economic Development and the Response of Labour in Scandinavia. Oslo, 1971.

** Hodne, F.: An Economic History of Norway 1815—1970. Trondheim, 1975. 25.

*** Lafferty, 1971. 43.

Ha az arányok valamelyest alacsonyabbak is voltak, a folyamatok nem sokban különböztek Svédország esetében sem. A mezőgazdasági és ipari lakosság aránya itt még kedvezőtlenebb volt. 1870-ben 69% a mezőgazdasági lakosság és 13% ipari lakosság. A hatalmas kiterjedésű ország földterületének mindössze 8%-a volt valóban művelhető. De míg a századforduló körül 1 millió földdel rendelkező paraszttal nagyjából félmillió zsellér állt szemben, addig a hatvanas évekre a svéd falu túlnépesedése is feszítőerővé vált. Ekkorra ugyanis 1,4 millió birtokos paraszt mellett közel 1,3 millió részes bérlőt, zsellért és mezőgazdasági munkást számláltak. A svéd törvényhozás állandóan napirenden tartotta a szegények segélyezését. A nehéz helyzetet katasztrófává változtatta az 1867. évi rossz termés, mely után Svédországból is megindult a tömeges emigráció. A hatvanas, hetvenes évek kivándorlási átlaga évi 16-17 000 ember között mozgott. A nyolcvanas években újabb rekordot ért el, amikor is az erősödő svéd gazdaság még nem érte el teljes lendületét, viszont az USA-ban a kedvező konjunktúra a munkaerő iránti keresletet magasra emelte. 1881 és 1890 között 329 000 ember vándorolt ki. A kilencvenes években a kivándorlás üteme alábbhagyott, de a századfordulót követő évtizedben is 173 000 ember kelt át az óceánon. Egészében 1 millióra becsülték fél évszázad alatt a hazájukat elhagyó svédek számát.**

Dániában a kivándorlás nem öltött hasonló méreteket.

A munkaképes lakosság növekedését tehát semmiképpen sem hagyhatjuk számításon kívül a gazdasági fejlődés felgyorsulása okainak elemzésénél, jóllehet, mint előfeltételt sem kezelhetjük. E két folyamat inkább párhuzamosságot mutat 1890 és 1910 között. A munkaképes korú lakosság növekedése önmagában nem biztosítja a magasabb termelést. A növekvő foglalkoztatottság tényleges okát tehát inkább a külső kereslet növekedésében kell keresni, akkor is, ha aligha tagadható, hogy bizonyos ponton a belső kereslet is konjunktúra-előmozdító tényező. Végül is az urbanizáció előrehaladása ennek a belső keresletnövekedésnek egyértelmű mutatója.

A különböző skandináv országokkal foglalkozó gazdaságtörténeti irodalom egyetlenegy esetben sem hagy kétséget az iránt, hogy a külgazdasági szektor tekinthető valamennyi esetben a legfontosabb mozgatóerőnek. Az ipari forradalom által szaturált Nyugat-Európában nagyjából az 1860-as évekre alakult ki olyan gazdasági helyzet, amikor a mezőgazdasági termények és a nyersanya-

---

* Johnsen, 1939. 494. Lásd továbbá: Blegen, T. C.: Norwegian Migration to America. New York, 1969.; Moe, T.: Demographic Developments and Economic Growth in Norway 1740—1940. An Economic Study. New York, 1977 .

** Az adatokat lásd: Montgomery, 1939. 142., 193—195.

*A városi lakosság aránya a skandináv országokban**
(%-ban)

Év	Dánia	Norvégia	Svédország
1860	23	15	11
1880	28	20	15
1900	38	28	22
1910	40	29	25

gok iránti kereslet ugrásszerűen megnőtt. Ha a külkereskedelmi kapcsolat mértéke és hatása általában attól függött, hogy a fejlett ország kereslete és az elmaradottabb országok kínálata (vagy potenciális kínálata) mennyiben találkozik, akkor a skandináv országok az 1860-as években több szempontból is rendkívül előnyös helyzetbe kerültek.

Egyrészt ezekben az országokban valamennyi lényeges társadalmi, politikai, intézményes reform végbement, amely a modern gazdaságba való átmenet útját egyengethette. Másrészt a népességnyomás többé-kevésbé akkor érte el maximumát, melyet a tradicionális gazdaságszerkezet nem bírt elviselni, mintegy maga is felgyorsulást és kvalitatív változást követelve, amikor a felgyorsulás külső körülményei létrejöttek. Földrajzi, közlekedési szempontból ezek az országok voltak a legkedvezőbb helyzetben, hogy a legnagyobb fogyasztó, Anglia szükségletét kielégítsék, mivel a rövid távolság és a vízi szállítás lehetősége a szállítási költségeket jelentéktelenné tette. Végül, de nem utolsósorban, a skandináv országok néhány olyan exportcikkel rendelkeztek, amelyek iránt különösen nagy és állandóan növekvő volt a kereslet.

A norvég és a svéd exportágazatok

Már a 19. század közepén kiszámították, hogy Norvégiában a külgazdasági szektor szerepe különösen nagy volt. F. Hodne újabb számításai szerint a fakitermelés 60, a halászat és a bányászat termékeinek 80-80%-a került exportra. Mindez együttesen az ország bruttó termelésének mintegy 26%-át tette ki. Így a század hatvanas éveire duális gazdaság alakult ki Norvégiában: a külső piacra orientált szektorok vitalitást adtak az egész gazdaságnak, jóllehet mind a mezőgazdaság, mind az ipar legtöbb ága tradicionális állapotban stagnált.

---

* Jörberg, L.: Az ipari forradalom Skandináviában. In: Berend—Ránki, 1979. 167.

Az angol behozatali vámok eltörlése, majd a régi hajózási törvény hatályon kívül helyezése különösen fontos volt Norvégia számára. Az 1850—1870-es években még a norvég fakivitel uralta az angol piacot, ahol a behozatal 1854 és 1873 között mennyiségben 0,9 millió m^3-ről 2,3 millió m^3-re emelkedett. A norvég hajóipar számára — amely az ország másik fő exportbevételi forrása volt — hasonlóan nagyon nagy jelentősége volt, hogy az angol kikötőkbe most már szabadon befuthattak a norvég termékekkel.

Utaltunk rá, hogy a norvég faexport nagyjából a 19. század közepéig stagnált és ebben az időben a halászat vette át a legfontosabb exportszektor szerepét. 1865 körül az összes munkaerő 12%-át foglalkoztatta a halászat. Az alacsony tőkeigényű, de erősen munkaigényes halászat nagyjából a század végéig megmaradt a hagyományos keretek között. Bár a kitermelt és exportált hering mennyisége erősen nőtt, e tevékenységnek továbbgyűrűző hatása úgyszólván nem volt, és nem adott ösztönzést a gazdaság más szektorainak sem.

Nem így a fakitermelés. 1850-től a kitermelt fa mennyisége ugrásszerűen emelkedett. Számos új fűrésztelep létesült a folyók mentén, és a folyókon leúsztatott fa mennyisége az 1850. évi 316 ezer m^3-ről 1870-re 952 ezer m^3-re emelkedett. A termelés növekedése és az export közötti kapcsolat egyértelmű volt, hiszen 1850-ben 1137 ezer m^3-re, 1870-ben pedig 2258 ezer m^3-re tették a norvég faexport volumenét. A kis fűrésztelepek működésének viszonylag kevés továbbgyűrűző hatása volt, viszont később a gőzgép alkalmazásával nagyobb fafeldolgozó üzemek létesültek, s néhány nagyváros környékén asztalos-bútoripar kialakulását segítették elő. Már a hetvenes években megteszik az első lépéseket a papír- és cellulózipar kialakításához. 1866 és 1872 között 4 papírmalom létesült, de számuk 1880-ra 25-re, 1890-re 50-re emelkedett. 1870-ben a nyers és megmunkált fa, valamint a papíripari termékek együttes exportján belül még 99%-ban a fa dominált. A papír és cellulóz csak 1870 után kapott nagyobb szerepet, hogy majd a századforduló után vissza is szorítsa a közvetlen fakivitelt. A faexport a hetvenes években a norvég export közel felét tette ki, az egész gazdaságban központi szerephez jutott, és ez az exportszektor fokozatosan az egész gazdaságra kihatott.

A fakitermeléshez és -szállításhoz kapcsolódott az első norvég vasútvonal építése. Az alig 68 km hosszúságú, 1851—1854 között épült vasút — alapítói és főrészvényesei gazdag fakereskedők — az egyik kikötőt kötötte össze a fakitermelő üzemekkel. 1860-ban még minden harmadik ipari munkás fűrésztelepeken dolgozott, és ez az arány még 1885-ben is viszonylag magas volt: a 47 700 összes ipari munkásból 10 300 dolgozott a faiparban.

A norvég faipar a hetvenes évekre szinte leküzdhetetlen versenytársat kapott a látványosan fejlődő svéd faiparban. A harmincas években a svéd kivitel még a norvég faexport 20%-át sem érte el. Norvégia, Svédországgal szemben ugyanis eleinte számos előnnyel rendelkezett. A jégmentes kikötők például olcsóbb szállítási lehetőséget biztosítottak. A 19. század közepén évente 5-6%-kal növekedő faexport ösztönző hatása azonban akkor jelentkezett, amikor a hagyományos erdők jórészt kimerülőben voltak és a svéd északon feltárt, illetve közlekedésbe bekapcsolt hatalmas szűz erdőségek felmérhetetlen fakincse hallatlan előnyhöz juttatta a svédeket.

Svédország erdőségei, Oroszországot követően, a legnagyobb kiterjedésűek voltak Európában. Oroszország azonban számos társadalmi, természeti és földrajzi körülmény következtében ezek az erdőségek kevésbé voltak kihasználhatók. A svédországi erdőségeket átszelő sok folyó lehetővé tette a faúsztatást, és így a svéd kikötőkben a szállítás költsége mind lejjebb szállt. Míg 1850-ben a szállítás nagyjából kétszer annyiba került, mint az áru tényleges értéke, a nyolcvanas évekre — mint általában a nagy tömegű áruk tengeri szállításának költségei — a fuvaráru költsége a korábbinak 40%-ára esett vissza. Mint ahogy az történni szokott, a nagy konjunktúra a vállalkozók legkülönbözőbb típusait szabadította Svédország erdőségeire. Minthogy eleinte erdő bőven volt, az állam farmereknek adott el nagy területeket, amelyeknek tényleges hasznát a 19. század elején még nem sokra becsülték. Mikor a fa iránti kereslet megnőtt, a vállalkozók úgyszólván fillérekért vették meg a fakitermelés jogát. Az erdőségek könyörtelen kiirtása indult meg és a távoli északon vadnyugati viszonyok uralkodtak. Nagy faipari társaságok hatalmas erdőségeket vásároltak fel, egy angol érdekeltségű cég például egyszerre 100 000 hektárt. Az 1850-es évektől a faexport fellendült és egyidejűleg megkezdődött az új technológia bevezetése a fűrésztelepeken. 1849-ben állították üzembe az első gőzgépet a svéd faiparban és ezt követően a fűrészek vízi erő helyett mindinkább gépi erőt vettek igénybe. Svédország északi részét és a Botteni-öböl partját mindinkább

*Svéd faexport**

Év	Ezer m^3-ben
1846—50	393
1851—55	664
1856—60	800
1861—65	1125
1866—70	1782
1871—75	2225

---

* Montgomery, 1939. 85.

benépesítették a fűrésztelepek, amelyeket most már nem kellett folyók mellé telepíteni. Kistulajdonosok és nagyvállalkozók, becsületes favágók és parasztok, csaló spekulánsok — akik nemegyszer kifosztották a helyi fakitermelő parasztokat, mivel azoknak kevés fogalmuk volt a pénzről és a birtokukban levő erdőségek ugrásszerűen megnövekedett értékéről — sorra állították fel üzemeiket és a fakivitel robbanásszerűen megnőtt.

Az 1870-es évekre a svéd faexport mennyiségben túlhaladta a norvégot és mivel e másik nagy erdőkinccsel rendelkező skandináv ország még nem tudott érdemlegesen bekapcsolódni a világkereskedelembe, az iparosodás növekvő faszükségletének Svédország lett az első számú haszonélvezője. A fa Svédország egész gazdaságát mozgásba hozta. A fatelepek nemcsak az új technika iránti igényt fokozták, nemcsak a felhalmozás nagy forrásaivá váltak (a fakereskedelemmel együtt), de a tőkepiacot is fellendítették, és elősegítették a modern üzemi és vállalati formák elterjedését. Az üzemek rohamosan növekvő tőkeszükséglete aligha lett volna kielégíthető, ha 1848-ban nem teszik szabaddá a részvénytársasági formát; ha nem szüntetik meg az erdőkihasználást korábban korlátozó számos jogszabályt. És jóllehet, a folyók kezdetben megfeleltek a faúsztatás lebonyolítására, mégis, a vasútépítést sem lehet elszakítani a faexport által fellendülő svéd gazdaságtól. Végső soron mind Norvégiában, mind Svédországban a faexport indította el az exportvezetésű gazdasági növekedést, amely a hetvenes években érte el tetőpontját. A hetvenes évek közepétől azonban mindkét ország gazdasága bizonyos értelemben válaszút elé került. A kérdés az volt, hogy az exportszektor elszigetelt ágazat marad-e, vagy pedig képes lesz az egész gazdaság teljes átalakításának előmozdítójává válni. Végül is — mint láttuk — 1870 körül még mindkét ország erősen mezőgazdasági jellegű volt, és ha annak a 10-12 000 munkásnak, akik a norvég faiparban találtak megélhetést, nem volt túl jelentős a számuk az egymillió körüli norvég lakosságban, még kevésbé volt az Svédország hárommilliós népességében. 1880-ig Svédországban ugyan csökkent a mezőgazdasági népesség aránya — bár még ekkor is 69%-ot tett ki —, de nem az abszolút száma. A mezőgazdasági reformok — a brit piacra való specializálódás, főleg zabexport, új földek feltörése — megnövelték a mezőgazdasági termelést. A burgonyatermelés gyors elterjedése az élelmiszer-fogyasztást erősen átalakította. Nem kétséges: az exportjövedelem és a bruttó nemzeti termék növekedése között 1880-ig erős korreláció állt fenn. Az 1860-as évekre az egyéni birtokok kialakítása, a bekerítés lényegében befejeződött, és együtt járt a művelés alatt álló terület kiterjesztésével, erdők, legelők feltörésével. Egyes számítások, melyeknek megbízhatóságában ugyan némileg kételkedhetünk, a művelés alatt álló terület megháromszorozódásáról szólnak. A két- és háromnyomásos gazdálkodást is felváltja a vetésforgó rendszere. Minderre szükség volt a megkétszereződött lakosság eltartásához. 1870-ben, amikor a mezőgazdasági népesség 3 millió, az egész lakosság 4,2 millió főt tett ki, a mezőgazdaság még képes volt fedezni a belső szükségletet. A földnélküliek száma azonban ekkor már egyenlő a birtokos parasztokéval. Tekintettel arra, hogy az egyébként is erősen gépesített fakitermelés csökkentette a faipar munkaerő-szükségletét, az ország lakosságának foglalkoztatása súlyos gondot okozott és szociális feszültségeket váltott ki. A kivándorlás, mint mindenütt, itt is levezető szelep volt. A svéd kivándorlás kutatói szerint az 1850—1860-as évek első kivándorlási hullámában nagy számban találhatunk parasztokat, akik a birtokelaprózódástól való félelmükben hagyták el az országot.* Még a hetvenes évek éhségkivándorlásakor is sok a birtokos paraszti elem, míg később a proletariátus játszik nagyobb szerepet a kivándorlók között. Mindez arra utal, hogy a mezőgazdaság gyakorlatilag az 1870-es évekre kimerítette azt a belső tartalékot, amellyel az ország gazdasági fejlődéséhez hozzájárulhatott. Más lehetőségek, pontosabban iparosodás nélkül az átalakulás megrekedt volna, és a svéd gazdaság képtelen lett volna az elmaradottságból kiemelkedni. A faipar, az újból lábra kapó vasiparral együtt, továbbá a belső piacot egyensúlyban tartó mezőgazdaságra támaszkodva azonban hamarosan képessé vált az exportorientációs gazdasági fejlődés magasabb szintjére emelni az országot.

A dán agrárexport és a gazdaság átalakulása

Dániában az átmenet lényegesen simábban, megrázkódtatás nélkül következett be, mint Svédországban vagy Norvégiában. Ebben szerepet játszott, hogy az egy főre jutó jövedelem tekintetében az ország már korábban is megelőzte szomszédait. Az átmenet fokozatosságát és ugyanakkor sikerét azonban sokkal inkább ahhoz a körülményhez kapcsolhatjuk, hogy Dánia is rendelkezett olyan exportcikkekkel, amelyekkel eredményesen kapcsolódhatott be az iparosodás következtében fellendülő nemzetközi kereskedelembe. Ezeket az exportcikkeket — eltérően a többi skandináv példától — a hagyományos ágazatban, a mezőgazdasági szektorban állították elő. Nem kétséges, hogy a 19. század elején végrehajtott fontos reformok a dán mezőgazdaság termelésnövekedését idézték elő. Dánia két hagyományos exportcikke, a gabona és a szarvasmarha, ebben az időben biztos piacra talált. A hatvanas évek végén a gabonaexport mennyisége kétszeresen meghaladta a 30 év előtti szintet és egyes számítások szerint a termelés 30%-át tette ki. Kevés olyan ország volt Európában, ahol a gabonatermelés már ebben a korai szakaszban ilyen jól megfért volna az állattenyésztéssel. Az ún. Holstein-váltógazdaság — amely egy adott földterületet néhány évig szántónak, majd ezt követően legelőnek használt — virágzott, és az ugar aránya Dániában már 1861-ben meglepően alacsony volt. 1850—1870 között a gabonatermelés megkétszereződött, és ezekben az évtizedekben az árak is rendkívül kedvezően alakultak. (Ennek hatására a földárak negyed század alatt két-háromszorosára emelkedtek.)

---

* Åkerman, S.: Social Development from 1840 to 1870 as Reflected in Emigration. In: Köblik (ed.), 1975.

„Annak ellenére, hogy az 1870-es évek körül Dániában a mezőgazdaság mind relatív, mind abszolút értelemben kevesebb munkaerőt kötött le, mégis sokkal nagyobb hatást gyakorolt a gazdaság fejlődésére, mint a többi skandináv országban. A dán termelés struktúrájában és termelékenységében bekövetkezett változások vizsgálata feltárta, hogy Dániában a gazdaság fejlődésében ugyanazt a szerepet játszotta a mezőgazdaság, mint Svédországban az ipar" — állapítja meg L. Jörberg.*

A mezőgazdasági termelés magas exporthányada, a kedvező árviszonyok mellett — hadd utaljunk arra, hogy nemcsak a gabona, hanem úgyszólván valamennyi más élelmiszer, s nem utolsósorban az állati termékek ára is emelkedett — a termelés gyors fellendüléséhez vezetett. Mivel Dánia, szomszédaitól eltérően, nem rendelkezett hatalmas megműveletlen területekkel, a termelés növelésében a földterület kiterjesztése alig játszott szerepet a termelékenységnövekedés és intenzívebb munkaerő-felhasználás mellett. 1850—1870 között a földterület 20%-kal növekedett, de az agrártermelés 80%-kal emelkedett.** Erre az időre, amikor a dán export 80%-át változatlanul a mezőgazdaság szolgáltatta, a hús és a tejtermékek exportjának értéke már meghaladta a gabonaexportét. Az a körülmény tehát, hogy a dán mezőgazdaság töltötte be a vezető exportágazat szerepét, vitathatatlan. Sokkal nagyobb figyelmet érdemel, hogy az elmaradottabb országok esetében jól ismert agrárszállító szerep Dánia esetében egyáltalán nem vezetett az iparosodott országokkal történő egyenlőtlen cserére, s a nemzetközi munkamegosztásban elfoglalt hely rögződésére. A kedvező cserearányok és a viszonylag magas exportjövedelmek hamarosan éreztették ugyanis továbbgyűrűző hatásukat a dán gazdaságban. Hadd utaljunk arra, hogy ebben a kimondottan mezőgazdasági jellegű országban csökkent a skandináv országok között a leghamarabb és a leggyorsabban a mezőgazdasági népesség aránya. Míg a többi skandináv állam mezőgazdasági lakossága a foglalkoztatottak 70-75%-a körül mozgott, addig Dánia már csak lakosságának 50%-át foglalkoztatta a mezőgazdaságban. A mezőgazdaság hamarosan erőteljes belső piacot is teremtett. 1860-ban már Dánia lakosságának egynegyede élt városokban, és az exportra nem dolgozó, többnyire kisüzemi jellegű ipar a lakosság közel egynegyedét szívta fel. Természetesen az intenzív falusi lakóház- és üzemi építkezések, a fogyasztási cikkek iránti növekvő igény, de nem utolsósorban az export és az erősen specializált mezőgazdaság termékeinek feldolgozására kiépült élelmiszeripar is hozzájárult a munkamegosztáshoz és ha nem is annyira az ipar, de a tercier szektor megerősödéséhez. Dániában — egyes számítások szerint — már 1855-ben a kereskedelmi és más közvetítő szektorok a bruttó hazai termék 25%-át állították elő. „Ez arra utal — vonja le a következtetést S. Hansen —, hogy a mezőgazdasági szektorban jelentkező gazdasági növekedés igen korán összekapcsolódott a szélesebb kereskedelmi forgalommal.”*

---

* Jörberg, 1979. 173.

** Cohn, E.: Økonomi og politik i Danmark 1848—1875. Koppenhága, 1967. 67., 133.

A dán fejlődés tehát annyiban tekinthető csak hasonlónak a norvég, illetve a svéd gazdaság fejlődéséhez, hogy ez is erősen exportorientált volt. Ez esetben viszont nem egy kezdetben kicsiny, újonnan kifejlődő exportszektor gyors előretöréséről és továbbgyűrűző hatásairól volt szó, hanem a gazdaság hagyományosan domináns részének állandó, fokozatos erősödéséről és az ebből származó, hasonlóan lépcsőzetes, kvalitatív változásokról. Ebből következik, hogy a dán gazdaság frontális, fokozatos előrehaladásában a hetvenes éveket sem tekinthetjük cezúrának, hiszen a gazdasági fejlődésnek sem irányában, sem ütemében nem következett be lényeges változás. Más összefüggésben a hetvenes évektől mégis tapasztalható változás, hiszen ezen évtized közepétől indul meg az amerikai verseny következtében a gabonaárak drasztikus zuhanása. A század utolsó harmadában tehát a dán mezőgazdaság addigi termelési szerkezete tarthatatlanná válik. Hatalmas belső — eleinte változatlanul a mezőgazdaságra korlátozódó — átalakulás bontakozik ki. Ennek során a mezőgazdasági termelés jellege és módszere lényegesen átalakult, másrészt tovább fokozódott a dán gazdaság extravertáltsága. A legtöbb agrárországgal ellentétben Dánia ugyanakkor meg tudta őrizni az ország kedvező cserearányait, és biztosította a jövedelmek további állandó emelkedését, ezáltal a belső piac további erősödését és a növekvő igények fokozatos, importpótló iparosítás útján történő kielégítését. Dánia egyedülálló gyorsasággal volt képes a külterjes gabonatermelésre alapozott gabonaexportról kedvezőbben értékesíthető és nagyobb árelaszticitású agrártermékek termelésére átállni.

A búza és a rozs 1870 körül mégoly jelentős tételei gyorsan eltűnnek a dán exportcikkek listájáról, sőt a 20. század elején Dánia már behozatalra szorul gabonából. Ezzel szemben a vajexport értéke ugyanezen évtizedek folyamán 5 millióról 70 millió koronára emelkedik, a szarvasmarha-kivitel megkétszereződik, a sertésexport a hétszeresére emelkedik. Amikor pedig az angol és német behozatali tilalmak megnehezítik az élőállat-kivitelt, akkor Dánia áttér a hústermékek, a szalonna és a sonka exportálására.**

---

* Hansen, S. A.: Early Industrialisation in Denmark. Koppenhága, 1970. 7.

** Westergaard, H.: Economic Development in Denmark before and during the World War. Oxford, 1922. 68—69.

Míg 1870-ben 5-6000 hektáron termeltek takarmánynövényt, a századforduló körül már 100 000, és a háború időszakára — a volt gabonaföldeken — 300 000 hektáron. Az állattenyésztés belső szerkezeti változásaira utal, hogy a juhállomány egynegyedére esett vissza, viszont kétszer annyi szarvasmarhát és hatszor annyi sertést számláltak össze.

*A dán mezőgazdaság termelése**

	1871	1893	1914
Szarvasmarha (ezer db)	1239	1696	2 463
Sertés (ezer db)	442	829	2 497
Juh (ezer db)	1842	1247	515
Baromfi (ezer db)	—	5856	15 140
Vaj (millió kg)	36	75	143
Tej (millió l)	1024	1945	3 574
Tojás (millió db)	8	15	48
Szalonna (millió kg)	39	72	217
Marhahús (millió kg)	50	68	123

Az elsősorban állattenyésztésre, illetve állati termékek előállítására átváltott dán mezőgazdaság termelése az 1870-es évek eleje és a 20. század első esztendői között egészében 140%-kal nőtt. A gabonatermelés hozama ugyan 20%-kal nagyobb volt, mint korábban, de a termés nagy részét takarmányozásra és nem közvetlen exportra fordították. A burgonya- és répafélék termesztése igen gyors ütemben haladt előre. Mindez a növekedés nagyjából változatlan földterületen, a munkaerő alig 10%-os növekedése mellett ment végbe. Miként érte el a dán mezőgazdaság ezt az egyedülálló eredményt, milyen belső tényezők és külső körülmények segítették ebben?

Ami leginkább szembetűnik: a dán gazdaság kiválóan kihasználta a világpiaci ármozgásokat, amelyek eleinte általában a növényi és állati termékek ára között, később az élő sertés és a sertéshús piaci ára között, majd a hús és a vaj ára között lejátszódtak. A dán mezőgazdaság a kedvezőtlen árfekvésű termékekről újra és újra az előnyösebb áron értékesíthető termékek előállítására állt át, s ezzel nagyarányú termelés- és jövedelemnövekedést ért el. A siker egyik titka tehát kétségkívül a kedvező áralakulás volt. Az igazi kérdés azonban természetesen az, hogy miként volt képes a dán mezőgazdaság a világpiaci árváltozásokhoz — a legtöbb európai agrárországgal ellentétben — olyan rugalmasan alkalmazkodni, és hogyan vált az árváltozások haszonélvezőjévé?

---

* Milward—Saul, 1977. 504.

A dán mezőgazdaság egyedülálló eredményeit a társadalmi, a technikai és a piaci tényezők sajátos kombinációja hozta létre. A farmer típusú kistermelő, de a szövetkezetek révén a nagyüzem számos előnyét is élvező dán mezőgazdasági kisüzemek bizonyos értelemben eleve mozgékonyabbak voltak a hasonló termelési feltételekkel rendelkező, de inkább junker nagybirtokos típusú, vagy tradicionális paraszti gazdaságokra alapozott mezőgazdaságokkal szemben. Mozgékonyságát három speciális tényező mozdította elő, közrehatva a termelési szerkezet gyors megváltoztatásában. A tejszeparátor találmánya, amely a tejgazdaság technikai bázisát korszerűsítette, s különösen a vajtermelés munkaintenzitását csökkentette. L. C. Nielsennek ez az 1878-as, egyszerű és mégis igen fontos találmánya még nem segítette volna át valamennyi dán kisgazdaságot a nehézségeken, ha nem járt volna együtt a dán mezőgazdaság másik, a korban egyedülálló jelenségével, a szövetkezeti mozgalommal. Az elszigetelt parasztgazdaság ugyanis aligha lett volna alkalmas a tejszeparátor gazdaságos üzemeltetésére. 1882-ben azonban létrejött az első szövetkezet, 1914-ben pedig számuk meghaladta a másfél ezret. A századforduló után már a tejtermelő farmok 80%-a a gyorsan terjedő szövetkezeteknek adta el a tejet. A szövetkezeteknek a pasztörizálás bevezetésével sikerült elkerülni a fertőzés veszélyét, és hatalmas üzlethálózat kiépítésével a külkereskedelembe is betörhettek. A dán szövetkezetek azonban nemcsak a tej- és vajtermelésre korlátozták tevékenységüket, hanem bekapcsolódtak a tojás- és baromfiértékesítésbe, majd közös vágóhidakat, húsfeldolgozó üzemeket hoztak létre. A dán mezőgazdaság legfontosabb termékei tehát jórészt a szövetkezeti mozgalmon keresztül kerültek feldolgozásra és értékesítésre. A szövetkezeti mozgalom az ország legfontosabb kereskedelmi hálózatává vált, és ezáltal nagyfokú támogatást és védelmet nyújtott a parasztoknak a kereskedelemmel szemben. Tekintettel arra, hogy a szövetkezet kölcsönök nyújtásával is segítette a parasztgazdaságokat (különösen a kis hitelszövetkezetek terjedtek el), a dán parasztság termelési alkalmazkodóképessége és jövedelme összehasonlíthatatlanul kedvezőbb volt, mint más országokban.

Sok találgatásra adott alkalmat, hogy mivel magyarázható e sikeres szövetkezeti mozgalom kialakulása a dán parasztság körében. Egyesek a dán népfőiskola intézményében keresik a magyarázatot. Ez a 19. század elejétől elterjedt intézmény abból indult ki, hogy a parasztság kulturális színvonalának emelése a gazdálkodás szempontjából is elengedhetetlenül szükséges. A népfőiskolai hálózat a 20. század elejére 80 iskolában 7000 paraszt diákot tanított. A földművelés és gazdálkodás technikai és gazdasági kérdései mellett a népfőiskolák a demokratikus eszmék magvetői is voltak és jól képzett, a parasztságtól el nem szakadó paraszti vezető réteget neveltek ki. A népfőiskolák és a szövetkezeti mozgalom — amely magából a faluból indult ki — természetesen nemcsak gazdasági vagy nevelési mozgalmak, illetve intézmények voltak, hanem politikai és szociális célokat is szolgáltak, és mintegy befejezték a falu átalakítását, a parasztokat nemcsak jogilag és politikailag emancipálva, de gazdasági és műveltségi szempontból is versenyképessé téve.

A mezőgazdaság Európa számos országában megőrizte vezető szerepét az ország lakosságának foglalkoztatottságában és a nemzeti jövedelem termelésében. Ezekben az országokban azonban a mezőgazdaság túlsúlya általában az elmaradottság jele volt, s azt tükrözte, hogy az ország fejlődése lassú, hogy nem alakult ki megfelelő dinamikus húzóágazat. Amennyiben a mezőgazdaság túlsúlya a gazdaság más ágaira is rányomta bélyegét, ez inkább visszahúzó egyoldalúságot teremtett, semmint mozgatóerőt. Dánia esetében viszont a mezőgazdaság központi szerepe a közlekedés, a hitelszervezet kiépítésében is éreztette hatását, és az ország ipari fejlődésére is hamarosan rányomta bélyegét, mégpedig egyedülállóan harmonikus, az ország mezőgazdaságából kiinduló, folyamatos átalakulás és jövedelememelkedés útjait kövezve ki.

A dán mezőgazdaság központi szerepének erős külgazdasági meghatározói is voltak. Utaltunk rá, hogy Dánia cserearányai milyen kedvezően alakultak a kilencvenes évektől. A dán mezőgazdaság átállása eleinte a német piachoz igazodott, de a német piac védővámos elzárkózása után a kiépülő jelentős dán hús- és élelmiszer-feldolgozó ipar ismét mind erősebben az angol piac felé fordult. A dán exportszerkezet tradicionális szerepére utal, hogy 1880-ban az export 80%-át mezőgazdasági termékek tették ki, de 1900 után ez az arány nemcsak hogy nem csökkent, de 90%-ra emelkedett. Különösen a vaj volt sikeres exportcikk. A hetvenes években még leginkább Hollandia exportált vajat Ang-

*A dán export növekedése**

Év	Változatlan árakon, millió koronában
1875	157
1885	182
1900	353
1910	527

---

* Bjerke, K.—Ussing, N.: Studier øver Danmarks Nationalprodukt 1870—1950. Koppenhága, 1958.

liába, a századforduló után viszont Dánia hódította el a piacot. A dán vajtermelés 80%-át exportálták és majdnem teljes egészében Angliába. A háború előtt a dán export 4%-a volt vaj, 26%-a szalonna és sonka, 8%-a tojás. Dánia nagy mennyiségben exportált élő marhát és marhahúst, a sertéshúskivitel 25 év alatt megtízszereződött. Ez a rendkívül intenzív exportnövekedés az angol piacra specializálódott, hiszen a kivitel mintegy 50-60%-a irányult Angliába, egyes fogalmazások szerint az angolok reggelizőasztalára, és mindvégig igen magas exportjövedelmet biztosított az országnak. A mezőgazdasági export értéke az 1870-es években 150 millió koronát tett ki, egy évtizeddel később sem sokat emelkedett, a kilencvenes években már elérte a 200 millió koronát, a századfordulóra azonban 350 millió koronára ugrott, majd 500 millió korona érték felett tetőzött. Dánia gazdaságának exportja végül is túlszárnyalta a többi skandináv országét. Az exportágazatok termelése a hetvenes években a bruttó nemzeti termék 20%-át tette ki, 1905—1919-ben pedig már elérte a 28%-ot. Az évente átlagosan 4-5%-os exportnövekedés lényeges szerepet játszott a nemzeti termék növekedésében, s az egy főre jutó jövedelem megkétszereződésére és a bérek ennek megfelelő emelkedésére vezetett.

A mezőgazdaságból kiinduló továbbgyűrűző hatások

A mezőgazdaság fellendülése és az aranystandard bevezetése 1873-ban lényeges változást hozott a dán hitelezés történetében. Megkezdődött a részvénytársasági bankok alakulása. Dániában a 19. század közepétől teljes szabadság uralkodott bankok és hitelintézetek alapítása tekintetében. Az első bank, az 1846-ban alakult Fijens Disconto Kasse főleg váltóleszámítolással foglalkozott. Az 1850-es években néhány további hitelintézet is létrejött. Ezek már elfogadtak betéteket és a hitelezés újabb módszereit kezdték alkalmazni. Sorukból kiemelkedett az 1857-ben alapított, Crédit Mobilier típusú Privatbanken. A további legnagyobb bankok, a Landmandsbanken (1871) és a Handelsbanken (1873) nemcsak abban az értelemben befolyásolták a gazdasági életet, hogy új befektetési lehetőségekkel, kölcsönökkel felgyorsították a tőkefelhalmozást, de azzal is, hogy a bankbetétek gyűjtésével a pénz- és hitelellátás új forrását nyitották meg.

A bankok mezőgazdasági orientációja kezdetben aligha lehetett kétséges. Végül is ez a fejlődő ágazat lépett fel egyre nagyobb forgótőkeigénnyel, ennek a szektornak termékértékesítését kellett leginkább finanszírozni. A dániai nagybankok tevékenysége azonban még inkább összekapcsolódott a mezőgazdaságból kiinduló ágazatok fejlődésével. A hitelintézetek élén jórészt olyan kereskedők álltak, akiknek vagyona a mezőgazdasági termékekkel való kereskedésből keletkezett és üzleti tevékenységük zömmel oda kapcsolódott.

*A dán bankhálózat fejlődése (bankok száma)**

	1855	1875	1890	1900	1910
Koppenhága	1	6	7	11	13
Jylland-szigetek	4	18	24	45	62
Szigetek	3	12	15	30	60
Összesen	8	36	46	86	135

Az 1857-ben alakult Privatbanken iskolapéldája volt a modern vállalkozó szellemű vegyes típusú bankoknak. Alapítója és vezetője, C. Tietgen nem korlátozta a bank tevékenységét a hitelezésre, hanem nagyarányú ipari és közlekedési alapító tevékenységbe kezdett. Célja, e korban meglehetősen egyedülálló módon, nem kizárólag az alapítói nyereség elérése volt, hanem a tartósan érdekeltségben tartott ipari hálózat kiépítése is. A közlekedési vállalatok mellett a bank által kiépített ipari hálózathoz elsősorban cukorgyárak, szeszgyárak, cikóriaüzemek tartoztak, de ez a bank működött közre a hamarosan világhírűvé vált Tuborg Sörgyár alapításában is.

A másik két nagy bank, mivel alapításukra közvetlenül az 1873-as krízis előtt került csak sor, eleinte nem mutatott hasonló érdeklődést ipari vállalkozások iránt. Ezek inkább jelentős vidéki üzlethálózat kiépítésére törekedtek, s nagy szerepük volt a takarékbetét-állomány növelésében.

*Bank- és takarékpénztári betétek összege***

Év	Bankok millió korona	Takarékpénztárak millió korona
1857	4	47
1877	67	208
1891	155	466
1899	284	586
1914	957	910

---

* Hansen, 1970. 41.

** Uo. 44.

A táblázat adataiból nem tudjuk kiszűrni a folyószámlabetéteket, de feltételezhetjük, hogy ha ezeknek összege a bankoknál viszonylag jelentős, akkor a takarékpénztáraknál lényegesen kisebb volt. A kilencvenes évektől jelentkező óriási mezőgazdasági konjunktúra a betétállomány gyors ütemű növekedésében jutott kifejezésre. Egyidejűleg azonban a mezőgazdaság tárolási, szállítási, értékesítési és beruházási igényei is egyre nagyobb üzleti lehetőséget biztosítottak a bankoknak.

A dán vasúthálózat és hajózás kiépítése is jórészt erre az időre esik. A dán hajópark 1860 és 1914 között — a hajók számában mérve — megkétszereződött. (A hajóépítés az egyik legfontosabb iparág, bár volumene nem volt összehasonlítható a norvéggal.) Még gyorsabban nőtt azonban a szállítási kapacitás. A kereskedelmi flotta kapacitása 1852-ben 100 000 tonnát tett ki, ez 1889-re 271 000 tonnára, majd 1914-ben 510 000 tonnára emelkedett. Ez utóbbi időpontban a kapacitások több mint 80%-át már gőzhajók képviselték. Dániában 1847-ben épült fel az első vasút, s az építkezések a hatvanas évektől felgyorsultak. Az első szakaszban 1400 km vasútvonal épült, mely azután a kilencvenes évek nagy konjunktúrájában megkétszereződött.

A dán iparosodás azonban nemcsak abban az értelemben kapcsolódott a mezőgazdasághoz, hogy az élelmiszeriparnak különlegesen nagy súlya volt az ipari termelésben, és néhány nagy exportiparág épült ki, mint ez más mezőgazdasági ország esetében is történt. A dán iparfejlődésnek sokkal fontosabb sajátossága volt, hogy ráépült a mezőgazdaság által teremtett belső piacra, melynek korán jelentkező és növekvő igényeit az import helyettesítésével igyekezett mind jobban kielégíteni. „Az ipari növekedés a nemzeti jövedelem növekedésétől függött, és az ipar fejlődése vagy a kereslet bővülése, vagy egyéb pótlólagos tényezők következménye volt. A dán nemzeti jövedelem növekedése viszont jelentős mértékben az agrárkivitel kapacitásától függött.

Az ország iparosítását tehát úgy is tekinthetjük, mint az agrár termékek legnagyobb piacával, Nagy-Britanniával való kapcsolat eredményét. A mezőgazdasági jövedelem növekedését a brit piac határozta meg, s a mezőgazdasági iparcikkek iránti kereslete határozta meg az ország ipari struktúráját" — állapítja meg L. Jörberg.*

Az agrárexport növekedésének megfelelően tehát az importpótló ipari növekedés első, még gyenge hullámát jórészt az ötvenes évekre tehetjük. Az erre a korszakra vonatkozó ipari összeírások oly megbízhatatlanok, hogy az adatokat csak fenntartással fogadhatjuk. Az 1855-re szóló adatok Koppenhága 143 600 lakosa közül 4400 ipari munkásról adnak számot. Az országban mindössze 120 gőzgéppel dolgozó üzemet számoltak össze, és az alkalmazott gépek teljesítőképessége nem haladta túl az 1200 lóerőt.** Ennek ellenére az ipar szerepe a nemzeti jövedelem termelésében már ekkor sem jelentéktelen (19%). A közel egyötödnyi ipari részesedésből azonban csak alig 4% a gyáripar, további 4% az építőipar részesedése, és 11% a kézművesipar aránya. Hasonlóan kiemelkedően magas az iparban foglalkoztatott munkaerő aránya is. Dánia 1870-ben munkaereje 24%-át foglalkoztatta az iparban a svéd 13 és a norvég 16%-os aránnyal szemben, bár az ipari foglalkoztatottak túlnyomó többsége a kisiparban dolgozott.

---

* Jörberg, 1979. 182.

** Willerslev, R.: Studier i dansk industrihistorie 1850—1880. Koppenhága, 1952.

1872-re Koppenhága munkáslétszáma 12 400-ra emelkedett, s ez a szám kiegészült más városok 13 000 és a vidék 8000 ipari munkásával. Az ipar fejlődésének jellegzetessége mindenekelőtt a kézművesipari hagyományokhoz és a növekvő belső fogyasztási igényekhez való szoros kapcsolódásban állott. Ennek megfelelően Anglia, Németország vagy a skandináv országok példáitól eltérően nem épült ki az ipar valamilyen vezető ágazata.

Az iparban általában nagyon alacsony volt a gépesítés, nagyjából három csoportba voltak sorolhatók, s a belföldi fogyasztási szükségletekhez kapcsolódtak. A legtöbb iparvállalat az építő- és építőanyag-iparban, az élelmiszeriparban (dohány-, malom-, cukor- és söripar), továbbá a ruházati iparban működött. (A pamutipar viszont jelentéktelen volt.) Az ipari termelés fokozatosan növekedett:

*Az ipar hozzájárulása a nemzeti jövedelemhez**

Év	Gyáripar	Kézműipar
	millió korona	
1855	18	56
1870	29	79
1890	63	118
1900	131	132

Az adatok egyértelműen bizonyítják, hogy 1890-ig a kisipar sokkal erősebb maradt Dániában, mint a gyáripar, sőt a modern nagyipar még a századfordulón sem szárnyalta túl a kézműipart.

Az ipari termelésen belül az élelmiszeripar vezető szerepe töretlenül érvényesült. A kezdeti időpontban 25% volt az élelmiszeripar részesedése, s ez — ellentétben Európa legtöbb országával — nem csökkent, sőt emelkedett, s meghaladta az ipari termelés 30%-át. Ezzel szemben a textil- és ruházati ipar részaránya 20% alatt maradt, és további mintegy 20%-ot tett ki a nehézipar részesedése.

---

* Bjerke—Ussing, 1958. 144.

*Az ipar bruttó termelése**

Év	Millió korona	Index
1855	44	100
1872	86	195
1897	369	838
1913	603	1370

A vidéki városok, különösen Odense, Aarhus, Aalborg és Esbjerg fejlődése — lakosságuk fél évszázad alatt 36 000-ről 160 000-re nőtt —, Koppenhága mellett, ahol 300 000 fős népességgyarapodást jeleztek a népszámlálás adatai, a belső piac kitágulásának és a munkamegosztás terjedésének fontos mutatója volt.

Abban az országban, ahol sem szén, sem vas nem volt található, amelyik szinte semmiféle ipari nyersanyaggal nem rendelkezett, úgyszólván természetesnek tekinthető, hogy nem volt lényeges nehézipar. Ezzel szemben a hazai piac szükséglete először a gépipar javító ágait, de hamarosan a mezőgazdasági és ipari gépek gyártását is meghonosította. A mezőgazdaság egyszerű eszközszükséglete elég figyelemre méltó gépipart hozott létre, és ennek megfelelően a vas- és acélbehozatal 1870 és 1914 között 30 000 tonnáról 172 000 tonnára emelkedett. A pamutipar hiánya — az egész iparágban nem dolgozott több munkás, mint egy lancashire-i nagyüzemben — csakis azzal magyarázható, hogy az európai munkamegosztásba illeszkedő s főként az angol piacokra szállító Dánia semmiféle gátat nem állított az angol texiláruk behozatala elé. A néhány nagyon jól felszerelt és gépesített textilgyár és ruházati üzem azonban — jóllehet inkább kisüzemi alapon — igen jó fejlődött.

Az élelmiszeripar vezető szerepe abban is megmutatkozott, hogy a legnagyobb üzemek a szesz- és söriparban, a cukorgyártásban alakultak. Az ipar évi növekedése 4-5% körül mozgott, a kilencvenes években pedig kiugró 7% feletti növekedés a jellemző. Bár a részvénytársaságok a dán iparban is elterjedtek, a századforduló körül is a kis- és középüzemek domináltak. A dán ipar századforduló körüli leírásában nem véletlenül emelték ki, hogy az üzemek többsége általában a helyi piacra termelt. A századforduló után kerül sor csupán néhány országos jelentőségű vállalat kialakulására, a vegyiparban, az elektromosiparban, a cipőiparban, tovább a fafeldolgozó és a hajóépítő iparban. Ezekben az ágazatokban részben a nagy beruházási és technikai igény tette lehetetlenné a helyi szükséglet keretei között működő üzemek létét.

---

* Willerslev, R.: Traek af den industrielle udvickling 1850—1914.: Nationalkonomisk Tidsskrift. 1954. 247.

A gyáripar századvégi nekilendülését 1890 és 1900 között 1700 új, gépi erővel dolgozó üzem létrejötte, a munkáslétszám 42 000 főről 78 000 főre növekedése és az alkalmazott géppark kapacitásának 19 000-ről 51 000 lóerőre emelkedése jelzi. Az egy munkásra jutó lóerő tehát 0,46-ról 0,66-ra nőtt. A munkaerő 25%-át az építőipar, 20%-át a vas- és gépipar, nem egészen 15%-át pedig a textilipar és a ruházati ipar foglalkoztatta.

1913-ig a munkások száma további 35 000 fővel nőtt. Ekkor a gyáripari munkások létszáma már elérte a 108 000 főt, azonban ezzel szemben még mindig 125 000 munkás dolgozott a kisiparban, jóllehet itt a növekedés üteme valamivel lassúbb volt.

A háború előtt a dán ipar a belső iparcikkfogyasztás több mint 70%-át elégítette már ki, szerepe viszont jelentéktelen (7-10%) maradt az exportban. A termelékenység az ipari szektorban erősen megnőtt, az egy munkásra jutó termelés megkétszereződött, s ez annál is figyelemre méltóbb, mivel a dán ipar végig megőrizte kis- és középipari jellegét és a munkások 48%-a még a háború előtt is az 5 főnél kevesebbet foglalkoztató üzemekben dolgozott.

*A GDP megoszlása Dániában**

(százalék)

Ágazatok	1855	1870	1900
Mezőgazdaság	55,7	50,1	30,2
Ipar	19,8	20,0	26,2
(Kézműipar)	(11,9)	(11,8)	(10,0)
Egyéb	24,5	29,9	43,6

Jóllehet némi kétkedéssel fogadhatjuk a harmadik szektor egyedülálló növekedésére utaló adatokat, mégis elsősorban azt szeretnénk kiemelni, hogy a mezőgazdaság vezető szerepe ellenére a dán gazdasági fejlődést milyen nagy mértékben jellemzi a növekedést kísérő szerkezeti átcsoportosítás, a harmadik szektor kivételesen gyors fejlődése és rendkívül nagy részesedése, továbbá az ipari szektor térhódítása.

---

* Hansen, 1970. 11.; Bjerke, K.: The National Product of Denmark. (1870—1952) In: Kuznets, S. (ed.): Income and Wealth. XIV. London, 1955.

E sajátos öngerjesztő szerkezeti modernizálás kapcsán külön is figyelmet érdemel, hogy vajon képes volt-e a dán gazdaság saját maga biztosítani a gyors növekedéshez szükséges tőkefelhalmozást, vagy pedig — a külkereskedelem bevételein túl — külső forrásokat is igénybe vett.

A 19. század közepén a Dánia által felvett külföldi hiteleket a hetvenes évek agrárkonjunktúrája során a kereskedelmi mérleg aktívumából jórészt kiegyenlítették, sőt a fizetési mérlegben aktívum is keletkezett. Az 1870—1880-as években jelentősebb külföldi tőke nem áramlott az országba, és a mintegy 100 millió koronára rúgó kintlevőségek jórészt egyensúlyban voltak az ország külkereskedelmével. A kilencvenes évektől viszont a vasútépítésekhez és egyéb beruházásokhoz a kormány mindinkább kötvények külföldi elhelyezésével biztosított fedezetet. 1899 és 1910 között jelzálog-, bank-, vasút- és ipari kötvények elhelyezésével mintegy 350 millió korona körüli összeg folyt be az országba. 1912-ig összesen 1 milliárd korona külföldi tőkebefektetésre került sor, amelylyel szemben 134 milliót tettek ki Dánia kintlevőségei.

*Külföldi tőke Dánia gazdaságában millió koronában**

Év	Állandósság külföldön	Kötvények és értékpapírok	Rövid lejáratú adósság	Összesen	Kintlevőségek	Egyenleg
1891	50	50	—	100	100	0
1899	204	101	10	315	117	198
1907	280	328	100	708	121	587
1912	476	466	70	1012	134	878

Az 1 milliárd koronás külföldi tőkeimport számos beruházást fedezett és lehetővé tette, hogy a belső felhalmozás a mezőgazdaság hitelszükségletét kielégítse. Ugyanakkor a külföldi tőke, amelynek jelenléte méreteiben és arányaiban is jóval kisebb volt, mint más skandináv országok esetében — a nyolcvanas évek végén az összes tőkeképződés 18., a 20. század elején 16%-át tette ki —, egyetlen szektorban, még a vasútépítésben sem volt meghatározó. A 20. század elején kialakuló nagy ipari konszernekben — amelyek alapításában a dán nagybankok lényeges szerepet játszottak — is viszonylag korlátozott volt a külföldi tőke szerepe.

---

* Hansen, 1970. 61.

A dán gazdasági fejlődés tehát a tradicionális szektor átalakításának és az arra fokozatosan ráépülő iparosításnak, a kisgazdaság világgazdasági folyamatokhoz való sikeres alkalmazkodásának, a komplementer, más fejlett gazdasághoz kapcsolódó, kiegészítő jellegű fejlődés előnyös érvényesítésének Európában úgyszólván egyedülálló, legsikeresebb példája. Dánia nemzeti jövedelme ennek eredményeként végül is 1870 és 1913 között közel három és félszeresére emelkedett. Tekintettel arra, hogy az ország népessége ez alatt az időszak alatt viszonylag mérsékelten emelkedett, az egy főre jutó bruttó jövedelmek növekedése is viszonylag gyors, 154%-os volt. A dán jövedelemszint a világháború előtt Európában a negyedik helyen állt. Ezt csak három, magasan fejlett ipari ország: Anglia, Svájc és Belgium haladta túl. Míg négy évtizeddel korábban Dánia jövedelemszintje valamivel az európai átlag alatt maradt, ekkor már 60%-kal meghaladta azt.

*A bruttó nemzeti termék növekedése Dániában**

Év	Millió korona folyó áron	Index
1870	561	100
1890	849	144
1900	1183	191
1913	2082	343

*Egy főre jutó bruttó nemzeti termék Dániában***

Év	1960. évi USA-dollárban	Index
1870	340	100
1890	502	148
1900	739	217
1913	862	254

---

* Bjerke, 1955. 149.

** Bairoch: Europe's... 1976.; Bjerke, 1955. 197.

A norvég felzárkózás

A Dániával lélekszámban majdnem azonos, természeti, földrajzi és gazdasági adottságaiban azonban gyökeresen különböző Norvégia esetében hiányzott az átalakulás azon szerves folyamatossága, amely Dánia sikereit megalapozta.

A norvég mezőgazdaság a gazdaság leggyengébb szektora volt.* A rossz termelési feltételekkel rendelkező, elszigetelt kisparaszti gazdaságok (32 farm mérete haladta meg a 100 hektárt és 252 farm rendelkezett 50 hektár feletti földterülettel) alacsony termelékenységgel, kevés tőkebefektetéssel dolgoztak, és arra sem voltak alkalmasak, hogy az ország élelmiszer-szükségletét fedezzék. A parasztok többsége is jórészt favágással és halászattal egészítette ki jövedelmét és ezzel biztosította szerény megélhetését. Egyes források még az 1870-es években is a természeti gazdaság uralmáról, a termékek közvetlen cseréjéről, az áru- és pénzgazdaság hiányáról számolnak be, és ha ez a századforduló után már nem is volt jellemző, nem kétséges, hogy a norvég mezőgazdaság semmiféle lényeges ösztönzést nem adhatott a gazdaság fejlődésének, hacsak a munkaerő-felesleget nem, amelyet egyre kevésbé tudott eltartani.

A sajátos családi birtokok itt csak későn kezdtek egyéni tulajdonná átalakulni, és a falusi közösségek megszüntetése jórészt abban az időben kezdődött, amikor a többi skandináv országban ez a folyamat már majdnem befejeződött. A kisgazdaságok hagyományos tevékenysége nem változott, s az árpa és zabtermelés 1890 után már alig növekedett. A gabona, főleg a búza bevitele — mivel az egyáltalán nem termett Norvégiában — megháromszorozódott. A burgonya gyorsan terjedt (1835: 261 000 tonna, 1910: 570 000 tonna) és ez hozzájárult a népélelmezés biztosításához, de a mezőgazdaság fejlődésének legfőbb tényezője mégis a növénytermelésről az állattenyésztésre történő fokozatos átállás volt. A hozamok lényegesen emelkedtek, és a dán szövetkezetek példájára terjedtek a tejgazdaságok. A falusi hitelszövetkezetek szerény támogatást is adtak a beruházásokhoz.

A norvég mezőgazdaság nem vált az ország gazdasági hajtóerejévé, annak ellenére, hogy a külföldi hitelek egy részét is — jelzálogkölcsönök formájában — felszívta. Az őstermelésnek azonban volt egy sajátos ágazata, a halászat, amelynek lényeges szerep jutott az ország exporttevékenységében. Mivel a norvég faipar — mint láttuk — a század közepén a svéd verseny következtében hanyatlott, a halászat kezdte betölteni a legfőbb exportágazat szerepét (1866-ban az összes kivitel 46,7%-át tette ki). Az export mennyisége a századfordulóig további 50%-kal nőtt, a halászat részesedése azonban a kivitelben már csökkent: 1880-ra 35,1, 1900-ra pedig 26,6%-ra esett vissza. Ezt a csökkenést nem tekinthetnénk a gazdasági fejlődés kedvezőtlen jelének, ha a halászat — hasonlóan a svéd fakitermeléshez — képes lett volna ösztönző szerepet betölteni és további ipari fejlődést elindítani. Erről azonban aligha lehetett szó, jóllehet a szardínia és konzervhering exportja 1900 után fellendült. Ennek súlya azonban a gazdaságban marginális maradt. A halászat megrekedt a maga tradicionális formájában, intenzív munkát igénylő, primitív eszközökkel dolgozó, alacsony tőkeberuházásokkal végzett foglalkozás maradt, ahol a nagyvállalkozások újítási törekvéseit a halászok társadalmi ellenállása meg tudta akadályozni.

---

* A norvég mezőgazdaságra lásd: Borgedal, P.: Norges jordbruk i nyere tid. 1—3. köt. Oslo, 1966—1968.; Tveite, S.: Jord og gjerning. Trekk av norsk landbruk i 150 år. Oslo, 1959.; Smith, J.: Det norske landbruks historie. Kristiania, 1875.

A tenger gazdag halkincse lehetett volna az egyik gazdasági erőforrás, s az erdőségek szolgáltathatták volna a másik exportcikket, annál is inkább, mivel — mint utaltunk rá — a fa iránti kereslet a század utolsó harmadában erősen megnőtt.

Az 1850-es években a norvég faipar valóban újjáéledt. A gőzfűrész bevezetése, valamint az angol behozatali korlátozások megszüntetése új ösztönzést adott, s a faipar is kezdte igénybe venni a vasutat.

A norvég ipar munkásgárdájának közel egynegyedét foglalkoztató faipar exporttevékenysége az 1870-es évektől érdemben nem növekedett. Míg 1850 és 1870 között a fakitermelés 600 000 m^3-rel emelkedett, addig 1870 és 1890 között valamelyest visszaesett, és csak a századfordulón haladta túl 300 000 m^3-rel az 1870-es szintet. A norvég export 1870 és 1890 között 15%-kal csökkent, és még 1900-ban is jóval alatta maradt az 1870-es szintnek. Igaz, az árak kedvező alakulása következtében az exportbevétel 1890-ben azonos volt az 1870. évivel és 1900-ban 40%-kal (1910-ben már csak 20%-kal) túl is haladta azt. Ezek az adatok távolról sem utalnak átütő erejű fejlődésre. A faipar nem lett a gazdasági fejlődés motorja. Míg 1866-ban a norvég faexport a kivitel 42%-át tette ki, 1885-ben már csak 36, 1900-ban 25, és végül 1910-ben csak 13%-át. Igaz, a gazdaság diverzifikálódása — nem utolsósorban éppen a fakitermelés továbbgyűrűző hatása — önmagában is hozzájárulhatott a faexport szerepének csökkenéséhez. Ez részben igaz is. A világ papírszükséglete a hatvanas évektől erősen növekedett és Gotlob Keller német textiltechnikus találmánya, amely a fát mechanikus őrléssel papírpéppé alakította, új, gyorsan fejlődő iparágnak vetette meg az alapját.*

A mechanikai papírtermelésen azonban hamar túlhaladt az idő, hiszen felismerték, hogy kémiai eljárásokkal jobb és olcsóbb pépet állíthatnak elő. A technikai felfedezés érdeme ez esetben is német mérnök nevéhez fűződött,

---

* A norvég ipari fejlődésre vonatkozóan lásd: Lieberman, S.: The Industrialization of Norway 1800—1920. Oslo, 1970.

*Mechanikai papírgyárak**

Év	Száma
1872	4
1875	12
1880	25
1890	50

aki a nyolcvanas évek elején állította fel első üzemét Norvégiában, majd a századfordulóig 8, s ezt követően további 8 üzem épült fel.

A papírexport mennyisége 30 év alatt ugrásszerűen növekedett, s úgyszólván a semmiről évi 200 000 tonnára emelkedett. A pép- és papírexport hamarosan messze túlhaladta a faexport értékét, azaz a fa mind nagyobb részét már feldolgozva értékesítették.

*Erdészeti termékek exportmegoszlása %-ban***

Év	Fa	Pép	Papír
1870	99	0	1
1890	66	30	4
1900	52	35	13
1910	34	43	23

Feltételezhetnénk, hogy az exportszerkezet átalakulása megfelel annak a fejlődési folyamatnak, amelyben egy nyersanyag-kitermelő exportiparág a munkaigényes kitermelő folyamatot mindinkább tőkeigényes feldolgozó folyamatra állítja át. Ez részben így is volt. A norvég faipar, illetve az ebből kifejlődő iparágak azonban nem voltak képesek a svédországihoz hasonló hatást kiváltani. Az okokat elemezve a következőket állapíthatjuk meg: a norvég export mennyisége, illetve növekedési üteme korántsem volt eléggé nagy, illetve gyors, messze elmaradt a svéd faexport volumenétől és annak fejlődési ütemétől. A norvég erdők gazdagsága távolról sem vetekedett Svédország újonnan feltárt északi erdőségeivel. A norvég erdők — bár a spekuláció itt is megindult — alapjában véve megmaradtak a kistulajdonosok birtokában, ennek esetleges szociális előnyeivel, de gazdasági hátrányaival. Rosszul kezelt erdők, nem kellően gépesített kitermelés, kis fűrésztelepek, technológiai elmaradottság és viszonylag magas termelési költségek magyarázzák, hogy az export nem növekedett jelentősen. A norvég faexport Svédország mögött ugyan a második helyen állt a világon, de volumenében alig haladta túl a svéd kivitel 60%-át, és a feldolgozott famennyiség — különösen a finomabban feldolgozott fa mennyisége — nem is vetekedett a svéddel.

---

* Hodne, 1975. 33.

** Uo. 73.

Norvégia két vezető exportágazata tehát nem biztosított kedvező növekedési feltételeket. Maradt azonban egy harmadik: a hajózás, amely már a 19. század első felétől a norvég exportbevételek egyik legfontosabb forrása volt. A hajózás feltételei tovább javultak, a nagy nyugati kikötők szabaddá váltak a norvég hajók előtt, miután a liberalizmus szellemében Anglia is feladta az ún. hajózási törvényt, amely csak angol hajókat engedett az angol kikötőkbe. Mi több, hosszú időn keresztül a Svédországgal fennálló vámunió elősegítette, hogy a svéd faáru nagy részét is norvég hajók szállítsák. A világkereskedelem gyors növekedése a norvég hajók iránti keresletet növelte. Az export értéke az 1865—1874-es 166 millió koronáról a kilencvenes évekre 258 millió koronára, majd a háború előtt 490 millió koronára emelkedett, s ugyanezen időszakban az import 157 millió koronáról 297 millió koronára, majd 520 millió koronára nőtt. A norvég flotta élt tehát a konjunktúra lehetőségeivel és teljesítőképességét megsokszorozta.

*A norvég hajópark fejlődése**

Év	Ezer tonnában	Index
1850	284	100
1870	974	343
1890	1106	389
1900	1500	528
1910	1526	537

A norvég kereskedelmi flotta tehát egyedülálló módon, 60 év alatt több mint ötszörösére növekedett. A növekedés 1890 után ugyan megtorpant, de a hajótér méreteit tükröző adatok nem tudják kifejezni a valóságos folyamatokat.

---

* Johnsen, 1939.

A norvég flotta ugyanis viszonylag sokáig őrizte a vitorlás hajók uralmát és a gőzhajózás csak 1885 után kezdett elterjedni. 1890-ben — a teljesítőképesség alapján számítva — a norvég hajóparknak még csak 12%-a, 1900-ban 33%-a, de 1910-ben már 59%-a gőzhajókból állt. A norvég flotta ekkor a világon a harmadik helyen állt. 1875-ben Norvégia exportbevételének 45%-át a hajózás bevétele biztosította. Ez az arány a következő években némileg csökkent, de a háború előtt is meghaladta az exportbevételek $^1/_3$-át.

Sajátos módon még ebben a rendkívül jelentős, sőt jelentőségében a világon úgyszólván egyedülálló exportágazatban is tükröződtek a norvég gazdaság gyengeségei. A vitorlás hajók hosszan tartó hegemóniája ugyanis jellegzetesen mutatta a norvég gazdaság tradicionális vonásait. Számos hajó volt kis- vagy inkább középvállalkozók kezében, akik nem rendelkeztek kellő tőkeerővel, hogy modern vas- és acélhajók gyártására álljanak át. A norvég flotta össz-teljesítőképessége nagy volt, az egyes hajók átlagteljesítménye azonban kicsi. Mi több, az új, modern hajók többségét már nem is otthon gyártották, hanem Németországban vagy Angliában. Az olcsó munkaerő, a nemzetközileg kiválónak tartott norvég matrózok fizetése messze elmaradt más, fejlett flottával rendelkező ország matrózaié mögött, a viszonylag alacsony szintű tőkekoncentráció, a norvég kikötők elaprózottsága inkább lassította, semmint ösztönözte a norvég hajóipar fejlődését. Ezért, bár a hajózás sok munkaerőt kötött le — a létszám 70 000 fő körül stagnált, s ez a létszám a népesség növekedésével (az aktív népesség létszáma 654 000-ről 920 000-re nőtt) jelentőségében csökkent —, mégsem tudott olyan általános lendületet adni a gazdaságnak, amely a vezető szektortól elvárható lett volna. A hajózásnak természetesen így is kimagasló szerepe volt mind a szolgáltató szektor egyedülállóan magas részesedésében, mind az ország munkaerő-állományának megoszlásában, de méginkább a GDP szektoriális eloszlásában. Az a tény, hogy 1910-ben a szolgáltatások a munkaerő $^1/_3$-át kötötték le és a GDP 50%-át adták, egyedülálló gazdasági struktúráról tanúskodott.

A vasutak szerepe lényegesen kisebb volt, mint a hajózásé. Az első vonal az 1850-es években Kristiania és Eidsvoll között — mint említettük — a fakitermelés, illetve -szállítás igényeinek megfelelően épült. A vasútépítés ezt követően is csak lassan haladt: 1880 körül 1000 km vasút üzemelt, 15 évvel később újabb 1000 km, majd újabb 20 év telt el, amíg ismét további 1000 km-rel bővült a vasúthálózat. Oslo és Trondheim között 1880-tól működött vasút, a Bergen—Oslo vonal viszont csak 1907-ben készült el, és Stavangert Oslóval még nem is kötötte össze vasút. A kedvezőtlen természeti körülmények miatt a norvég vasútvonalak kiépítése igen költséges volt. A pár ezer kilométernyi vasút is igen nagy összeget emésztett fel: közel $^1/_2$ milliárdra becsülték a beruházott tőkét. Norvégia szétszórtan élő lakossága, a nagy távolságok és az alacsony népsűrűsége mellett jövedelmező vasútépítésre aligha lehetett számítani. A 2%-ot ritkán meghaladó jövedelmezőség a magántőkét nem csábította, s ez alól legfeljebb néhány, a kitermelt fa szállításában fontos szerepet játszó vonal volt kivétel. Hasonlóképpen a Hovedbanen, valamint a Narvikba vezető és a svéd vasércet szállító vonal, amely lényegesen jövedelmezőbb volt. A svéd vasutakkal korán, már 1879-ben kiépült az összeköttetés. A finanszírozás terhe tehát elsősorban az államra hárult. Az állami kiadásokban 1890 után az infrastrukturális beruházások voltak a legfontosabb tételek és az államadósságok, valamint a vasúthálózat növekedése között egyenes összefüggés állt fenn. Végül is nem túlzás azt állítani, hogy a norvég vasúthálózat — főleg az állam által kölcsönzött — külföldi tőkéből épült. A vasutak szerepe azonban Norvégia közlekedési és szállítási hálózatában nem volt túlzottan jelentős.

A vasút szerepe — ismert módon messze túlmutat a közlekedés keretein — szerteágazó kapcsolataival ösztönzően hatott a gazdaság fejlődésére. Vajon a hajózás és hajóépítés, ha Norvégiában közlekedési szempontból képes volt is helyettesíteni a szárazföldi közlekedési hálózatot, be tudta-e tölteni azt az általános ösztönző szerepet, amelyet számos országban a vasút a belső erőforrások mozgósításában játszott. A válasz ez esetben alapjában negatív, és ezt mi sem támasztja jobban alá, mint a vas- és gépipar helyzete. Ha nem is Svédországhoz hasonló mennyiségben, de Norvégia is rendelkezett vasérccel. A Trondheim környéki ércek viszont meglehetősen rossz minőségűek voltak, és tekintettel arra, hogy Norvégiának sem volt több szene, mint szomszédjának, a norvég vasipar sem a kínálati, sem a keresleti tényezőktől nem kapott erősebb impulzusokat. Egyébként is, Norvégiában az import kifizetődőbb volt, mint a hazai termelés. A vasipar tehát alig fejlődött ki és a norvég ipar főként importvassal dolgozott, mellyel a kis és rossz hatékonyságú hazai vasművek nem voltak versenyképesek.

A norvég iparosodás alacsony szintjét hagyományosan a szén, és az ezzel kapcsolatos technológia hiányához szokták kapcsolni. Az alacsony fejlettségű vasipar, amelyet a hasonlóan jelentéktelen gépipar sem szárnyalt túl, összefüggésben állt a belső piac alacsony igényével. Néhány nehézipari üzem sporadikus megjelenése és viszonylagos fejlettsége nem változtathatott az összképen. 1840 körül épült fel az első modern norvég textilgyár. A belső piac 1850 és 1880 között elsősorban a durvább minőségű textiláru iránt teremtett keresletet. 1859-ben már 15 textilgyár működött, de ez esetben sem túl nagy üzemek. A gyári élelmiszeripar kezdetei — sörfőzdék és dohánygyárak — is az ötvenes évekre nyúlnak vissza. Az iparfejlődés azonban lassú volt. 1850-ben 12 300 munkás dolgozott a gyáriparban, és számuk 15 év alatt megkétszereződött. 1875-ben már 45 000 főt számláltak. Ezt követően azonban 10 éven keresztül az ipari munkáslétszám stagnált. Az 1850-es létszám $^1/_3$-a — mint utaltunk rá — a faiparban dolgozott. 1875-re a vas- és gépipar volt a második legnagyobb foglalkoztató. A norvég ipar újabb nekilendülése a nyolcvanas évek második felére, majd a század utolsó éveinek időszakára esett. 1900-ban a keresők 26%-át az ipar foglalkoztatta. A 229 000 ipari keresőből 127 000 önálló kisiparos volt, és 56 000 kisipari munkás, 42 000 az exportágazatokban dolgozott, 80 000 pedig a bányászatban és gyáriparban talált munkát. Ekkor már a faipar részesedése 16%-os volt, de a vas- és gépipar a foglalkoztatás arányával (20%) már megelőzte. A textil- és élelmiszeripar a munkásoknak egyaránt 11-11%-át foglalkoztatta. A norvég ipar egyes ágai számára kedvező volt, hogy 1873 és 1897 között Svédország és Norvégia között nem húzódott vámhatár. A norvég textilipar például az alacsonyabb munkabérek következtében eléggé kedvező helyzetben volt a svéd piacon.

Bár az ipari forradalom klasszikus ágazataiban Norvégia helyzeti hátrányban volt, és ez előnytelenül hatott egész gazdasági fejlődésére, a századfordulót követően ez a hátrányos helyzet, főként az energiaellátást illetően, éppen az ellentétébe csapott át. A vízi energiák gazdasági hasznosítása ugyanis óriási lehetőséget nyitott a villamosság korszakában a szénszegény Norvégia számára. A villamosság ez időtől valóban meghatározó szerepet kapott az ország fejlődésében, megjelenése új iparágakat indított útjára, meggyorsította a városiasodást, újabb külföldi tőkét csábított az országba, és lényegesen megnövelte a a gazdasági fejlődés ütemét. 1900-ban 23 vízi erőmű volt az országban, 150 000 lóerő kapacitással, 1914-ben már 123 vízi erőmű működött, 920 000 lóerő kapacitással.

A századforduló utáni — a norvég gazdasági életben korábban ismeretlen méretű — befektetések, nagyszabású vízierőmű-építkezések hozzájárultak az energiatermelés ugrásszerű növekedéséhez. 1900-ban 110 000 KW villamos energiát termeltek. Abban a norvég iparban, amelyben az üzemek átlagos munkáslétszáma 20 fő volt, a német és angol tőkével felépített vízi erőművek tőkebefektetés szempontjából egyedülállóak voltak. Az elektromosság több alapvető változást hozott az ország gazdasági életében, és lényegesen felértékelt néhány korábban meglehetősen értéktelennek tekintett ásványi kincset. A századforduló körül a fejlett országok mezőgazdasága egyre kevésbé volt képes termelését és termelékenységét a hagyományos trágyázással fokozni. A műtrágyaszükséglet nőtt, és a nitrogén jelentősége mind mezőgazdasági,

*Kalcium-karbid-termelés**

Év	Tonna
1900	2 000
1910	50 000
1915	150 000

---

* Lieberman, 1970. 139.

mind ipari szempontból megnőtt. Két norvég mérnök, Eyde és Birkeland, kidolgozta a nitrogén mesterséges előállítását, és erre alapozva svéd és francia tőkével Norsk Hydro néven újabb hatalmas vállalatot alapítottak, melynek kapacitása 1911-ben 145 000 lóerő volt, de a következő években kétszeresére bővült. A norvég kálium-nitrát-termelés is fellendült. 1913-ban a salétromexport értéke már elérte a faexport értékét.

Az elektromosság a fémiparban a vas-, nikkel- és mindenekelőtt az alumíniumtermelés feltételeit teremtette meg. A norvég bauxitkitermelés és alumíniumipar fellendült. 1913-ban — egy angol tőkével létrehozott vállalat — a világ termelésének 3%-át állította elő. A vasgyártás technológiája is megváltozott, és az elektroacél-gyártás új lehetőséget nyitott a norvég pirit és vasércforrások kiaknázására. Az új eljárás révén — ismét külföldi tőkével — régebben felhasználhatatlannak tartott vasércek feldolgozására is megnyílt a lehetőség. Végül a villamos energia termelésének fellendülése az elektrotechnikai iparnak is megvetette az alapját, jóllehet itt is svéd, német és amerikai vállalatok játszottak úttörő szerepet.

Ha korábban a legfejlettebb ágazatoknak, a halászatnak, a hajózásnak nem volt húzóhatása az ipar és a gazdaság többi ágára, most az elektromosság és az ehhez kapcsolódó iparágak esetében a húzóhatás egyértelműen érvényesült. A gépi berendezések nagy részét eleinte svéd és német cégek szállították, a norvég ipar technikai fejletlensége miatt. A beruházások azonban mind a munkaerő-, mind a tőkepiacot megmozgatták és kihatottak a gazdasági élet más ágaira is.

Az ipari munkáslétszám 80 000 főről 1913-ra 144 000 főre emelkedett. A fém- és gépgyártás már a munkások $^1/_5$-ét foglalkoztatta, az élelmiszeripar szerepe a belső piac növekedése folytán nőtt (15%) és a cellulóz- és papíripar is felzárkózott a faipar mellé. A századfordulót követően a vas- és fémipar megkettőzte termelését, s a textilipar is 50%-kal többet termelt, mint korábban.

A tőkefelhalmozás ugyan megnövekedett és elérte az évi nemzeti termék 20%-át, a beruházási szükségletet csupán hazai forrásból mégsem lehetett kielégíteni. A norvég hitelintézetekbe, és részben közvetlenül, részben a bankok révén, négy iparágba: a vegyiparba, a cellulóz-, a papíriparba és a villamosiparba nagy mennyiségű külföldi tőke áramlott. A norvég nemzeti jövedelemmel és beruházásokkal foglalkozó legalaposabb számítás szerint 1895 és 1914 között 1 milliárd korona külföldi tőke került az országba. Részvénytársaságok tömege (közel 40%-a) jutott külföldi kézbe, és bár a foglalkoztatott munkások létszáma alapján ez az iparnak csak 15%-át érintette, a vállalati vagyon alapján az arány már 20—29% között mozgott. A norvég parlament 1907 után megtiltotta a külföldi vállalatok alapítását az országban. Ez az intézkedés csak a további terjeszkedést akadályozta meg és azt sem teljesen. A bankok ugyanis, amelyek a századforduló után hitelezések és érdekeltségvállalás révén egyre nagyobb szerepet játszottak az iparvállalatokban, és amelyekben ugyancsak mintegy 17% külföldi, főleg svéd, német és francia érdekeltség volt, továbbra is közvetítettek külföldi tőkét a norvég gazdaságba.

Ilyen körülmények között nemcsak felgyorsult a gazdaság fejlődése, de jóval tőkeintenzívebb is lett. Míg 1877 és 1899 között az egy főre jutó tőke évi 1,2%-kal nőtt, addig 1900 után évi 2%-kal, és a tőkefelhalmozódás üteme meghaladta a népesség növekedését.

*A GDP évi átlagos egy főre jutó növekedése Norvégiában**

Időszak	%
1865—1877	1,5
1900—1905	0,0
1905—1910	2,9
1910—1915	3,4

Az egy főre jutó növekedés a századforduló előtt csak 1,2%-ot tett ki, a századforduló után viszont 2%-ot, sőt az utolsó évtizedben évi átlagban a 3%-ot is meghaladta.

Az elmaradott Norvégia ugyan még nem számított gazdag ipari országnak, de gazdasági szerkezetének korábbi egyoldalúsága megszűnt. A mezőgazdaság

*A lakosság és a GDP ágazati megoszlása***

Ágazat	1865		1900		1910	
	1.	2.	1.	2.	1.	2.
Mezőgazdaság	69,0	45,0	44,3	25,0	43,4	24,0
Ipar	15,6	18,0	25,8	28,0	25,2	26,0
Egyéb	15,4	37,0	29,9	47,0	31,4	50,0

1. = foglalkoztatottak; 2. = GDP

---

* Lieberman, 1970. 145.

** Bergh, T.—Hamisch, T. J.—Lange, E.—Pharo, H.: Growth and Development. The Norwegian Experience 1830—1980. Oslo, 1980. 163.; Bjørke, J.: Langtidslinjer i norsk økonomi 1865—1960. Oslo, 1966.

— ha alacsonyabb fejlettségi szinten is — a nemzetgazdaság része lett, megszűnt az exportszektorok elszigeteltsége, az ipar, a kereskedelem és közlekedés aránya a nemzeti jövedelem termelésében és a foglalkozási szerkezetben kiegyenlítettebbé vált, a társadalmi mobilitás és az urbanizációs folyamat növekedett.

Norvégia felzárkózott Európa magasabb jövedelmű országaihoz. A fél évszázad alatt bekövetkezett 150%-os növekedés az egy főre jutó norvég nemzeti jövedelmet 1910-ben 673 dollárra emelte, s ez 70%-kal haladta meg a fél évszázaddal korábbi szintet és 35%-kal az európai átlagot. Norvégia tehát azon országok közé emelkedett, amelyek előtt a 19. század végétől megnyílt a modern átalakulás útja, és megindult a gazdasági felzárkózás, megcsillantva a viszonylagos fejlettség lehetőségét.

Svédország az európai élvonalban

A 19. század utolsó harmada, de különösen a háború előtti negyedszázad végül is Svédország gazdasági fejlődésében hozta a legradikálisabb változásokat. 1890 körül gazdasági szempontból Svédország még a legtradicionálisabb skandináv ország volt, a legnagyobb agrárnépességgel (64%) és a legkisebb ipari népességgel (13%). Svédországban volt a legszorongatóbb a falusi túlnépesedés, és itt öltött legnagyobb arányokat a kivándorlás. Az ország területének hatalmas méretei és a népesség viszonylag alacsony száma kiáltó ellentétben álltak egymással, de az ország területének alig 8%-a volt csupán mezőgazdaságilag művelhető.

Ha a művelhető földterületet nem is lehetett jelentősebben kiterjeszteni, az 1850-es évektől a gazdaságilag hasznosítható területek mégis kibővültek. A Nordland hatalmas erdőségeinek bekapcsolása az ország gazdasági vérkeringésébe, a faipari termékek iránt megnövekedett nemzetközi kereslet Svédország gazdaságának óriási lehetőségeket biztosított. A kérdés az volt, hogy képes lesz-e a lakosság e lehetőségek kiaknázására?

Az új korszak néhány alapvető technikai és társadalmi intézménye már a hatvanas években teret nyert Svédországban. A kicsiny méretű Dániától és a minden pontján közeli tengerparttal rendelkező Norvégiától eltérően, Svédországban a vasutak szerepe lényegesen nagyobb volt. A svéd állam az ötvenes évek végén vette kezébe a vasútépítés ügyét, és sikerült is az addig akadozó vasútépítést némileg meggyorsítani. Az 1860-ig elkészült 527 km hosszúságú vasútvonal az ország területéhez képest elenyészően kevés volt. Nem mintha a következő évtizedben felépített újabb 1200 km hosszúságú vasútvonal lényegesen változtatott volna a helyzeten. A hetvenes években viszont már több mint 4000 km új vasútvonal épült, s ekkor kötötték össze Stockholmot Göteborggal, Malmővel, és megépült az Oslóval összekötő vasútvonal is. Az ország két legfőbb természeti kincse, a fa és a vasérc azonban még nem volt bekapcsolva a vasúthálózatba. A faúsztatás ugyan még megoldotta a faipar igényeit, de a vasipar termelési feltételei alapvetően megváltoztak, amikor a vasútvonalak felkapaszkodtak északra.

A vasiparra gyakorolt közvetlen hatáson túl a vasúti korszak beköszöntése, a szállítás olcsóbbá tétele, meggyorsítása, de nem utolsósorban a belső piac megteremtése, a mezőgazdaság és az ipar árucseréjének kiszélesítésével átfogó hatást gyakorolt a svéd gazdaságra. A vasút, mint mindenütt, a társadalom és gazdaság mobilitásának szimbóluma lett. A céhrendszer végleges felszámolása 1864-ben, és a szabadkereskedelem elvének érvényre juttatása mind a bel-, mind a külkereskedelmet fellendítette. 20 év alatt az export több mint megháromszorozódott, az import pedig több mint négyszeresére emelkedett.

A század utolsó két évtizedében a vasút már felkúszott északra is, elérte a nagy vasércmezőket és összekötötte azokat Luleå és Narvik kikötőivel, behálózta a fakitermelés központjait, a fűrésztelepeket és megteremtette az összeköttetést a finn és a norvég vasutakkal. Nem kétséges, hogy a vasútépítés az állam tudatos gazdaságpolitikájának eredménye volt.*

A svéd vasúthálózat fejlődése

Év	Km
1860	527
1870	1 727
1880	5 876
1890	8 018
1900	11 303
1910	13 829

Az 1870-es évektől a vasút igen erősen befolyásolta az ország gazdaságát, s különösen előmozdította az exportszektorok növekedését.

A kérdés ez esetben is úgy merült fel, hogy az export mennyiségi növekedése vajon a régi szerkezeti keretek között játszódik-e le, vagy pedig minőségi, strukturális változásokat is előidéz. Nem kétséges, a nagy fellendülés évtizedeiben is alapvető jellegzetesség maradt a svéd fa iránt megnövekedett kereslet. Az 1870-es évektől mégsem csupán a korábbi folyamatok kibővülésének lehettünk tanúi. Az export növekedése következtében ugyanis lényeges új jelenségek bontakoztak ki. A kereslet és kínálat kedvező találkozása folytán érdemleges változások mentek végbe a faexportban. Az újjáéledő és felzárkózó vasexport pedig továbbgyűrűző hatásokat gyakorolt az ipar más ágazataira és nem utolsósorban a gépiparra. Az exportiparágak ugyanakkor összekapcsolódtak a hazai piaccal is.

---

* Heckscher, E. F.: Järnvägarnas inflytande på olika industrier. In: Kring industrialismens genombrott i Sverige. Stockholm, 1966.; Montgomery, 1939. 125.

A svéd faexport

Időszak	Ezer m^3	Index
1871—1875	2329	100
1876—1880	2763	118
1881—1885	3466	148
1886—1890	4035	173
1891—1895	4522	194
1896—1900	5211	222

A svéd faexport az 1870-es évektől változatlanul gyors ütemben növekedett. A fűrésztelepek árui — kedvező árviszonyok mellett — egyre keresettebbek lettek Angliában, Németországban, Hollandiában. A kedvező értékesítési feltételekhez nagyban hozzájárult a szállítási költségek erős csökkenése is.

A faipar a svéd gazdaság egyik hajtóereje lett és a multiplikátor hatás a tőkejavak termelésében (a fűrészárugyárak gépkereslete és ennek továbbgyűrűzése a gépipar más ágaira) és a fogyasztási javak iránti növekvő keresletben nyilvánult meg.* Az exportipar bizonyos értelemben független volt a belső piac alacsony színvonalától és az ország elmaradottságától. A század utolsó harmadáig jellegzetes kettősség érvényesült a svéd gazdaságban, hiszen az exportszektorok színvonala jóval meghaladta a gazdaság általános fejlettségét. A faipar hatása azonban éppen abban állt, hogy viszonylag hamar olyan belső iparfejlődési tényezővé alakult, amelyben a fa további feldolgozása a vegyipar első eredményeivel kombinálva megalapozta a papír- és cellulózipart, valamint -exportot.

---

* Jörberg, 1961.; a svéd külkereskedelemre lásd továbbá: Fridlizius, G.: Sweden's Exports 1850—1960. Economy and History, IV. köt. 1963.; Heckscher, E. F.: Sveriges järnhantering och världsmarknaden. Stockholm; M., Fritz: Svensk järnmalmsexport 1883—1913. Göteborg, 1967.; Söderlund, E.: Svensk trävaruexport under hundra år. Stockholm, 1952.

A papír- és cellulózipar kiépülése továbbá a kitermelt fa feldolgozása már a norvég fejlődésben is megfigyelhettük. A papír- és cellulózipar szerepe azonban Svédországban három lényeges összefüggésben is különbözött a norvégtól. Egyrészt — mint láttuk — a svéd faexport akkor is erőteljesen növekedett, amikor a norvég már stagnált, és csak a századforduló után esett vissza mintegy 15-20%-kal. Másrészt a svéd cellulóziparban nem annyira a gépi, durvább feldolgozás, hanem inkább a vegyészeti technológiára alapozott igényesebb feldolgozás terjedt el. Harmadrészt a svéd cellulóz- és papíripar ösztönzést adott, s továbbgyűrűző hatásokat váltott ki a vegyipar és a gépipar fejlődésében.

A svéd papíripar fejlődése

Időszak	Gépi cellulóz	Vegyi cellulóz*
	termelése 1000 tonnában	
1896—1900	120,4	139,1
1901—1905	157,3	273,4
1906—1910	220,1	499,0
1911—1915	293,1	831,2

*A fa és a papírcellulóz szerepe az exportban***
(az összes export százalékában)

Időszak	Fa	Papírcellulóz
1881—1885	40,4	4,6
1891—1900	34,1	8,3
1901—1905	38,2	12,9
1911—1913	26,1	17,6

---

* Montgomery, 1939. 163.

** Fridlizius, 1963.

A világ papírfogyasztásának rohamos ütemű növekedése, az írás-olvasás, az iskoláztatás, az újságok, magazinok és a könyvkiadás révén a 19. század második felének egyik jellemzője lett. Ha a svéd papíripar — e kereslet kielégítésének egyik fő haszonélvezője — termelésének értékét a század közepén 1-2 millió koronára tehetjük, akkor 1891-ben már 12, 1913-ban pedig 67 millió korona volt a papírtermelés értéke. A papír- és cellulózipar lett a svéd ipar legdinamikusabb ágazata. A hatvanas évek végétől a kilencvenes évek elejéig évente 6,1, 1896-tól 1912-ig évente 11%-kal növelte termelését, amelynek 75-80%-át exportálták. A papír és cellulóz felzárkózott a legnagyobb exporttételek közé.

Bármennyire jelentős volt is a fakivitel, bármennyire fontos szerepet játszott is a faipar és a hozzá kapcsolódó iparágak Svédország gyors ütemű gazdasági átalakulásában, a fordulat nem következhetett volna be, ha a század utolsó harmada nem állította volna ismét előtérbe Svédország hagyományos kincsét és iparát, a vasércet és a vasipart. Már utaltunk rá, hogy a svéd vasipar és vasexport kezdett magához térni az angol ipari forradalom okozta sokkból. A Bessemer- és Martin-eljárás felfedezése ismét kedvezően változtatta meg Svédország termelési feltételeit. A Bessemer-eljárást viszonylag korán alkalmazni kezdték, a nyolcvanas években meghonosított Martin-eljárás pedig a kilencvenes évektől valóságos fordulatot hozott. A szénhiány — jóllehet a behozatal óriási méreteket öltött — változatlanul kedvezőtlen volt a vasipar fejlődésére, az új technikai eljárások ezt a hátrányt mégis leküzdötték.

A svéd vasipar gyors fejlődése az 1870-es évektől a keresleti és kínálati feltételekben előállt gyökeres változás alapján mehetett csak végbe. A kohászati termelés — ezekben az évtizedekben — több mint 50%-kal nőtt, ezen belül az

*Vas- és acéltermelés**
ezer tonnában

Időszak	Nyersvas	Rúdvas	Bessemer-acél	Martin-acél	Acél összesen
1886—1890	447	206	73	47	328
1891—1895	476	216	88	84	389
1896—1900	518	192	101	171	464
1901—1905	528	185	80	233	399
1906—1910	567	155	85	325	564
1911—1915	693	138	100	432	675

---

* Montgomery, 1939. 10.

acéltermelés több mint megkétszereződött. Ami a keresleti tényezőket illeti, a svéd vasexportot ez alig befolyásolta, annál inkább az acélexportot, amely a svéd termékek hagyományos minőségi előnye következtében új lendületet kapott. A nyolcvanas évek első felében a vas és acél részesedése a svéd export 16%-át érte el, s a későbbi évtizedekben is 10% körül mozgott.* E. Heckscher becslése szerint a hetvenes években a kohászati termelés 80%-át exportálták, s ez az arány 1913-ban is elérte a termelés $^2/_3$-át. Figyelembe véve a termelés növekedését, ez egyfelől azt jelenti, hogy az export (különösen az acélexport) abszolút értéke jelentősen növekedett, másrészt utal arra is, hogy a hazai vas- és acélfogyasztás még gyorsabban emelkedett. Egyes becslések az 1840-es években mindössze 10 000 tonnára becsülték a svéd vasfogyasztást, amely a hetvenes évekre 80 000 tonnára, 1913-ra azonban közel 400 000 tonnára ugrott.

Ha figyelembe vesszük, hogy a kohászati termékek belső piaci értékesítése gépek formájában részben ugyancsak exportra került (1913-ban a vas- és acélexport értékét majdnem megközelítette a gépexport értéke), valamint, hogy a nyolcvanas évek közepén még jelentéktelen (63 000 tonna) vasérckivitel is fellendült, s 1913-ban elérte a 6,9 millió tonnát, akkor pontosabb képet kapunk az export szerepéről a kohászati fellendülés tényezői között. A vasércexport az északi vasércbányák felfedezésével újabb lendületet kapott. Ezek az erősen foszfortartalmú ércek akkor váltak értékessé, amikor a Thomas-eljárás megoldotta olcsó feldolgozásukat, és amikor megépítették a lappföldi vasutat, amely az Északi-sarkkör felett fekvő Kirunát Narvikkal, valamint Luleåval összekötötte. A vasipar keresleti tényezői között azonban — és ez ismét a svéd ipari és gazdasági fejlődés századforduló körül megváltozott jellegére utal — nagy szerepet játszott a belső kereslet fellendülése. Ha az acél esetében az export 1889 és 1912 között folyamatosan emelkedett, a vasárukra vonatkozóan ez nem mondható el. A belső vasfogyasztás viszont ugyanezen években megháromszorozódott, amit részben a mezőgazdaság bővülő igénye okozott. A gép- és szerszámkereslet annál is inkább növekedett, mivel négy évtized alatt a mezőgazdasági népesség abszolút száma több mint 300 000 fővel csökkent.** Fontosabb volt azonban a közlekedés beruházása. A vasútépítés egyes jobb években a hazai vastermelés 20%-át is felszívta, de 10%-át kedvezőtlenebb esztendőkben is elfogyasztotta. Végül pedig az ipar fellendülésével a beruházási javak termelése is megnövekedett, és ez kiszélesítette a svéd vasáruk belső piacát. Ebben az összefüggésben különösen szembetűnő, hogy milyen gyorsasággal — a hasonló fejlettségi szinten álló országok viszonylatában úgyszólván egyedülálló módon — épült ki a svéd gépipar.

---

* Heckscher, E. F.: An Economic History of Sweden. Cambridge, Mass., 1956.; Nilsson A. A.: Produktion av järn och stål. Hemmamarknaden 1885—1912. Problem i svensk ekonomisk historia. Lund, 1972.

** Nilsson, 1972.

Svédország gépszükségletét meghatározta a fa- és papíripar fejlődése, a gőzgépek iránti kereslet és a mezőgazdasági gépek és szerszámok bővülő piaca. A svéd gépipar tehát létrejötte idején úgyszólván kizárólag a belső piac igényeinek megfelelően fejlődött. Néhány svéd találmány, a korán kialakuló kiváló mérnöki és technikusi gárda és a jó szakmunkások tömege azonban olyan szellemi potenciált biztosított, amely egyes gyártmányok esetében már viszonylagos előnyöket kölcsönzött a svéd gépipar termékeinek, és hozzájárult, hogy 1913-ra a gépgyártás figyelemre méltó ágazattá növekedjen. A fém- és gépipar termelésének átlagos növekedése 1895 előtt évi 3% volt, 1896 és 1912 között azonban már 7%. A beruházási konjunktúra a gépipar belföldi keresletét is növelte.

*Az állótőke-növekedés évi értéke**

Év	Millió korona
1861	50
1880	126
1890	149
1900	300
1910	366
1913	509

A beruházások értéke a bruttó hazai termék 10%-áról 13%-ára emelkedett, és a gépi beruházások évenként 4%-kal növekedtek. A svéd iparban alkalmazott gőzgépek, turbinák, motorok adatai egyértelműen bizonyítják a svéd géppiac növekedését. Erre utal az is, hogy a századforduló után az iparban az egy munkásra jutó lóerő 0,5-ről 1,3-re emelkedett. Az olyan technikai világszabadalom, mint a szeparátor, fontos szerepet játszott a gépipar kibontakozó exporttevékenységében is. Ez utóbbiban azonban egyre inkább megjelentek a szerszám- és egyéb gépek, a golyóscsapágy, a turbina, a motorok és a különös gyorsasággal fejlődő elektrotechnikai ipar termékei. A gépgyártás 1869-ben az ipari munkások 11%-át foglalkoztatta, és az ipari termelés 8%-át állította elő. 1889-ben már 15,8, illetve 10,7% a megfelelő arány, a háború előtt pedig már a gépgyártásban találjuk az ipari munkások 18,9%-át, és az 1870 után megnégyszereződő gyáripari termelés 13,6%-át ez az iparág állította elő. A gépipar ezekben az évtizedekben hatszorosára növelte termelését.[*] 1913-ban Svédország exportjának 10%-át már gépipari termékek tették ki, ami azt mutatja, hogy Svédország ipara négy évtized alatt relatíve utolérte a fejlett ipari országok termelési és technológiai szintjét.

---

* Johansson, Ö.: The Gross Domestic Product of Sweden and its Composition 1861—1955. Uppsala, 1967. 134.

A keresleti tényezők elválaszthatatlan összefüggésben álltak a kínálat átalakulásával. A megnövekedett kereslet aligha lett volna ugyanis kielégíthető a hagyományos technikával, kisvállalatok keretében, megfelelő tőkekoncentráció nélkül. A vasiparban 1876-ban még több mint 550 üzem működött. 1912-ben már alig több mint 150. A faiparban, a papíriparban és a nagy tőkebefektetéseket igénylő gépgyártásban is rendkívüli tőkekoncentráció ment végbe, rohamosan nőtt a nagyvállalatok szerepe. Jól jellemzi a kialakult helyzetet, hogy az egyes iparágakban a három legnagyobb vállalat a termelés milyen nagy hányadát állította elő:

A termelés koncentrációja[*]

%-ban

Iparág	1897	1912
Cukoripar	43,4	98,1
Pamutipar	26,2	26,9
Papíripar	14,9	12,9
Cementipar	83,6	72,3
Gyufaipar	56,5	82,2
Gépipar	11,0	10,3
Elektrotechnikai ipar	92,0	91,5
Vas- és acélipar	23,1	24,3

A leggyorsabban a legnagyobb, különösen az 500 munkásnál többet foglalkoztató vállalatok fejlődtek.

Mindez összefüggésben áll a beruházások, az ipar finanszírozásának problémájával. A részvénytársasági vállalati forma, a bankok, valamint a külföldi tőke szerepe a svéd gazdaság nagy fellendülésének finanszírozásában magyarázatot kíván.

Svédország liberális gazdaságpolitikájának megfelelően már viszonylag korán, 1848-ban lehetővé tette részvénytársasági vállalatok alakítását, bár az

---

[*] Jörberg, In: Berend—Ránki 1979. 209.

[**] Jörberg, 1961. 170.

1860-as évek közepéig több korlátozó rendelkezés volt még érvényben. A vas- és faiparban, ha nem is túl nagy méretű vállalatok formájában, a részvénytársaságok hamar népszerűségre tettek szert, hiszen lényegesen megkönnyítették a szükséges tőke megszerzését. Az 1881-ből származó első statisztika szerint a részvénytársaságok tőkeereje 510 millió koronára rúgott, amelyből a legnagyobb tőkeerővel (180 millió) a vas- és faipar részesedett. Ezt követte a bankok és hitelintézetek 135 milliós tőkeereje, és csak a harmadik helyen állt a vasút, 90 milliós részvénytőkéjével. 1872-ben a munkások 45%-a, 1912-ben már 80%-a dolgozott részvénytársasági vállalatokban. Ez a vállalati forma nemcsak azért volt előnyös, mert megkönnyítette a nagyobb beruházásokhoz szükséges tőke megszerzését és lehetővé tette, hogy kisebb megtakarítások is produktív beruházásra kerüljenek, de azért is, mert nem korlátozta a vállalatok fejlesztését a saját profitból történő finanszírozásra, hanem megkönnyítette az együttműködést a bankokkal.

*Részvénytársaságok alapítása**

Időszak	száma
1866—1875	629
1876—1885	493
1886—1895	939
1896—1905	2049
1906—1910	1486

1912-ben már 2151 millió koronát tett ki a részvénytársaságok tőkeereje, amelynek több mint egynegyedével (556 millió) továbbra is a vas- és faipari vállalatok rendelkeztek. A hitelintézetek tőkeereje megközelítette a félmilliárdot, a vasutak tőkeereje (az állami vasutak beruházott tőkéje nélkül) még csak 181 millió koronára rúgott.

A részvénytársaságok elterjedése elválaszthatatlan volt a hitelintézeti hálózat rohamos fejlődésétől, mely nagyjából az 1860-as évektől vette kezdetét.** A svéd Enskilden bankok 1897-ig a jegykibocsátás jogával is rendelkeztek, s a kereskedelem szokványos finanszírozása mellett más banktevékenységet is folytattak. Fontosabbak voltak azonban a kereskedelmi bankok, amelyeknél a bankbetétek gyors növekedése teremtette meg az üzleti tevékenység kiszélesítésének lehetőségét. Az 1860-as évek közepéig még a Riksbank is támogatta a mezőgazdaságot és az ipart, s a kereskedelmi bankoknál 2-3%-kal olcsóbb hiteleket folyósított. Később azonban egyértelműen a kereskedelmi bankoké a vezető szerep. Ezeknek száma nem volt túl nagy: 1860-ban 30, 1913-ban 75, de fiókhálózatuk (1913-ban 600 egység) behálózta az egész országot. A bankoknál elhelyezett betétállomány és a bankok összes vagyona gyorsan nőtt:

---

* Jörberg, 1961. 198.

** Gasslander, O.: History of Stockholm's Enskilda Bank to 1914. Stockholm, 1962.; Gasslander, O.: Bank och industriellt genombrott. Stockholms Enskilda Bank kring sekelskiftet 1900. 1—2. köt. Stockholm, 1956—1959.

*Svéd bankok tőkeállománya**

Év	Betét	Vagyon
	millió koronában	
1860	23	183
1880	244	592
1900	772	1592
1913	1692	1538

A három nagy stockholmi bank (Svenska Handelsbanken, Skandinaviska Kreditbanken és a Stockholms Enskilda Bank) még kiegészült a Göteborg Bankkal, és ezek a nagybankok az összes bank több mint felét ellenőrizték. A pénzintézeti hálózatban jellegzetes szerepet játszottak a takarékpénztárak. Ezek betétállománya a háború előtt megközelítette az 1 milliárd koronát.

A tőkegyűjtéssel a bankok bekapcsolódtak a kötvénypiac tevékenységébe,** s fontos szerepük volt a gazdaság finanszírozásában. A bankok szerepe azonban nem korlátozódott a belső tőkefelhalmozás előmozdítására és közvetítésére, hanem kiterjedt a külföldi tőkepiacokkal való kapcsolat kiépítésére is. A nagy svéd kereskedőházak már korábban is felvettek ugyan exporthiteleket angol vagy német bankházaktól, de 1860 után az ország tőkeszükségletének jellege és méretei megváltoztak. A svéd gazdasági fejlődésnek éppen az volt a sajátossága, hogy a belföldi tőkeképződés főleg ipari és mezőgazdasági befektetésekre irányult, míg a külföldi hitelek államkölcsönökben és vasúti kölcsönökben realizálódtak, s ezzel lényegesen enyhítették a belső tőkeforrásokért folyó versenyt.

---

* Sandberg, 1978. 664—669.

** A bankok és az ipar kapcsolatára lásd még: Samuelsson, K.: The Banks and the Financing of Industry in Sweden. The Scandinavian Economic History Review, 1958.

A finanszírozás megoldása nemcsak az exportágazatok felgyorsulását segítette, de az ipar általános fellendüléséhez is hozzájárult, és szerepe volt abban, hogy az exportorientált svéd gazdaság fejlődése az exportbevételek széles körű befektetése révén mindinkább a belső piacra alapozott fejlődésre váltott át. A faipart, a papíripart, továbbá a vas- és acélipart tekinthetjük elsősorban exportiparágaknak, s már jóval kevésbé mondható el ez a gépiparra. A többi iparág inkább a belső piac igényeinek ellátására rendezkeddtt be. A hazai piacra dolgozó iparok fejlődésében szerepet játszottak a kilencvenes években újra bevezetett védővámok is, de a növekedés legfőbb ösztönzője a belső piac gyors bővülése volt. A városi lakosság 1870 és 1918 között 800 000 fővel emelkedett, Stockholm lakossága 136 000 főről 342 000 főre növekedett, és Göteborg népessége is megközelítette a 200 000 főt. Tekintettel arra, hogy a jövedelmek is emelkedtek, a svéd belső piac szilárd bázist teremtett az újonnan fejlődő iparok számára. A pamutipar — az angol ipari forradalom vezető ágazata, amely 1890-ig alig honosodott meg Svédországban — 1890 és 1910 között három- és félszeresére növelte termelését, és míg korábban a hazai fogyasztás 60%-át elégítette ki, a háború előtt már 80%-át volt képes fedezni.

*A svéd ipar fejlődése**

Időszak	Munkáslétszám (ezer főben)	Bruttó termelési érték (millió koronában)
1869—1878	100	345,2
1879—1888	126	414,8
1889—1898	207,6	716,4
1899—1908	306,4	1372,2

A dán külföldi adósságok összege eleinte igen alacsony volt, a kilencvenes években kezdett növekedni. 1891-ben 100 millió, majd a századfordulóra 300 millió koronára emelkedett. Dánia külföldi adósságai a háború előtt már mintegy 1 milliárd koronára (200 millió dollárra) rúgtak. (Ez az összeg magába foglalta az államadósságokat, a közületi, valamint a vállalati hiteleket is.) Számítások szerint azonban a külföldi tőke — beleértve a német és angol ipari befektetéseket is — a dániai beruházások 20%-át fedezte. Bár az ország állandó fizetésimérleg-nehézségekkel küzdött, a magas nemzeti jövedelmi szintet és a gyors gazdaságszerkezeti átalakulást figyelembe véve, az adósság összegét nem tekinthetjük súlyosnak.*

---

* Jörberg, In: Berend—Ránki 1979. 207.

Svédországban elsősorban az államvasutakat építették külföldi kölcsönökből. Ezt kiegészítette néhány városi kölcsön, főleg a házépítések finanszírozására. De a nagy faexportáló cégek is részben francia és angol tőkével építették ki a fakitermelő és -feldolgozó ipart.** 1860 körül még mindössze kb. 30 millió dollár értékű külföldi befektetés volt az országban. A vasutak jelentős része is a hazai vállalkozók részvételével épült, és az ipar nagy része kereskedők befektetései nyomán létesült, s a vállalatok belső felhalmozásának újrabefektetései segítségével bővült. A vezető francia bankok — Banque de Paris et des Pays Bas, Crédit Lyonnais — megjelenése azonban rendkívül megnövelte a jelzálogbankok tőkeerejét és a hagyományos államkölcsönüzlet révén a svéd állam befektetési forrásait.*** A századfordulóig, sőt valamivel még azután is, Svédország tehát tőkeimportáló ország volt, végig megtartva, hogy főleg a hosszú lejáratú infrastrukturális beruházások tőkeszükségletének fedezetét kereste külföldön.

Az állam külföldön felvett kölcsöneinek értéke 1880-ban mintegy 50, 1900-ban 80 és 1910-ben 150 millió dollárra rúgott. A jelzálogbankok által felvett mintegy 65 és a községi kölcsönre felvett 50 millió dollár, továbbá mintegy 20 millió dollár nagyságú egyéb kölcsön érdemel még említést.**** Más számítások az ország külföldi adósságait mintegy 1,5 milliárd koronára, azaz 400 millió dollárra becsülték. Ennek mintegy 10%-át tették ki a közvetlen vállalati, ipari hitelek, míg a legnagyobb hányad közületi kölcsön volt, jórészt infrastrukturális beruházások céljára. A svéd ipar részvényeinek mindössze 5%-át helyezték el külföldön. Az első számú hitelező, a tőkebefektetések 60-65%-ával Franciaország volt.*****

Tekintettel arra, hogy Svédországot igen megbízható adósnak tekintették, hiteleit alacsony, 3-4%-os kamatra vehette fel. A külföldi tőke az első szakaszban igen előmozdította a tőkefelhalmozást. Egyes számítások szerint az 1880-as években a tőkeimport elérte a bruttó belföldi tőkefelhalmozás 45%-át, 1900 és 1910 között viszont már csak 16%-át.° Ebből az arányból is nyilvánvaló, hogy a külföldi tőkeberuházás igen nagy mértékben hozzájárult a belső tőkefelhalmozás felgyorsulásához, amely utóbbi azután kellő alapot biztosított a svéd gazdaság magas szintű önálló fejlődéséhez. Svédország viszonylag alacsony számú népességét figyelembe véve az egy főre jutó adósság összege magas volt.

---

* Jörberg, In: Berend—Ránki 1979. 227.

** Samuelsson, K.: From Great Power to Welfare State. London, 1968. 170.

*** Cameron, 1965. 296—297.

**** Sundban, I.: Sweden's Capital Import from France. In: Lévy-Leboyer, La position... 1977. 187—193.

***** Jörberg, In: Berend—Ránki 1979. 207.

° Milward—Saul, 1973. 501.

A külföldi tőke tehát a svéd gazdaság 19. századi fejlődésében a még viszonylag kedvezőbb felhalmozáshoz képest is jelentős volt, és fontos szerepet játszott a gazdasági folyamatokban. A svéd gazdaságtörténet már idézett híres kutatója, E. Heckscher egyenesen arra a következtetésre jutott, hogy „gyakorlatilag a külföldi tőke beáramlása volt, közvetlen és közvetett formákban, a svéd gazdasági expanzió egyik legfőbb előfeltétele az I. világháború kirobbanásáig terjedő egész periódusban”.*

A külföldi tőke szerepe ennél is jelentősebb volt Norvégiában, ahol az iparosítás különösen a bányák, a nagy villamos erőművek tőkeigényes kiépítése, valamint néhány tőkeintenzív új ágazat (vegyipar, alumíniumipar) létesítése a külföldi tőke nagyobb arányú részvételével történt. Számítások szerint az ipari részvénytőke 39%-a volt külföldi kézen, de a bányák és a vegyészet esetében ez az arány elérte a 80%-ot, a villamosenergia-ipar esetében pedig 50%-ot tett ki. 1906 után a kormány egyenesen megtiltotta, hogy a villamos erőművek külföldi tulajdonba kerüljenek.** Végül is 1894 és 1914 között a felhasznált külföldi tőkeforrások a hazai tőkefelhalmozás egyharmadát érték el, s ezzel Norvégia bruttó hazai termékének 5%-ával voltak egyenlőek. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a részvénytársasági és ún. egyéni cégek tőkeerejének aránya — Oroszországgal vagy Magyarországgal szemben — az utóbbiak javára volt kedvezőbb. A külföldi tőke pedig sok esetben svéd tőkét jelentett.

A textilipar, a kiépülő — és amerikai technikát alkalmazó — cipőipar, a világhírű gyufaipar, a bővülő piacával párhuzamosan növekvő élelmiszeripar, a városiasodás és az út- és vasútépítés révén fejlődő építő- és építőanyagipar — az exportiparágak mellett — igencsak hozzájárult a svéd iparfejlődés felgyorsulásához.

A svéd ipari és gazdasági fejlődés exportorientált jellegét mindinkább a belső piacorientáció vette át, mely egyes területeken importhelyettesítő jelleget öltött. Ez az iparosodási folyamat összefüggött a mezőgazdaság fejlődésével is.

Az 1870-es évek 0,9 millió q búzatermelése 1906 és 1915 között 2,15 millió q-ra emelkedett, s a rozstermelés 20%-kal nőtt. A megnövekedett termelés azonban a hazai fogyasztásnak csak alig nagyobb részét fedezte, mint korábban. A svéd zabexport megszűnt, és a korszerű vetésforgó rendszere, a műtrágya és a gépek alkalmazása megnövelte a növénytermelés lehetőségeit. Az állattenyésztés fejlődése is újabb eredményeket hozott. Mindez jelentős munkaerőt szabadított fel az ipar számára, s hozzájárult a jövedelmek növekedéséhez, kibővítve ezzel a termelőeszközök és a fogyasztási cikkek piacát.

---

* Heckscher, 1956. 247—248.

** Jörberg, In: Berend—Ránki 1979.; Milward—Saul, 1973. 528.

A svéd földbirtokmegoszlás a nagybirtok léte ellenére sem volt kirívóan egyenlőtlen, és mivel a már a kivándorlás által megtizedelt falvakból az iparosítás újabb nagy tömegeket vonzott a városba, nagyobb szociális feszültség nem bontakozott ki. A föld 72%-a paraszti tulajdonban volt, és a 100 hektáron felüli birtokoknak is valamivel több mint a fele volt a nagybirtokok tulajdonában. A mezőgazdasági foglalkozásúak aránya gyorsan csökkent. Az 1870-ben még egyoldalúan mezőgazdasági jellegű ország (69%-os agrárnépességgel), 1910-ben már az iparban (29%) és a harmadik szektorban foglalkoztatta lakosainak többségét.

A svéd gazdaság növekedési üteme végül is élen járt a skandináv országok között.

A növekedés évi üteme*
%-ban

Ország	1871/1875 1901/1905	1896/1900 1906/1910
Dánia	1,98	2,48
Norvégia	0,84	1,68
Svédország	2,35	2,86

A bruttó nemzeti termék fejlődése Svédországban**

Időszak	Mezőgazdaság	Ipar	Építőipar	Közlekedés	Kereskedelem	Egyéb	Összesen
	1913. évi millió koronában						
1861/1865	354	124	66	23	215	186	968
1881/1885	548	214	116	84	333	276	1571
1901/1905	687	653	192	185	600	428	2745
1911/1915	906	1097	234	292	871	525	3925

---

* Lafferty, 1971. 43.

** Összeállítva Johansson, 1967. táblázatai alapján. Valamivel gyorsabb fejlődést mutat Krantz, O.—Nilsson, C. A.: Swedish National Product 1861—1970. Lund, 1975. című munkája (1865/69 = 100 árbázissal).

Más számítások — például P. Bairoch — szerint a növekedés valamivel csekélyebb volt. P. Bairoch a svéd nemzeti termék növekedését 1860 és 1910 között 379%-ra teszi.*

A skandináv országok fejlődése együttesen is kiugróan gyors volt. Az egy főre jutó bruttó nemzeti termékben számítva 1870-ben a nyugat-európai átlag 71%-a körül tanyáztak, 1910-ben már majdnem utolérték azt (95%). Az első világháború idejére a skandináv országok tehát felzárkóztak Nyugat-Európához.

Ha csak az 1861—1913 közötti éveket hasonlítjuk össze, akkor a bruttó nemzeti termék több mint megnégyszereződött, az ipari termelés több mint tízszeresére emelkedett, s hasonló ütemben nőtt a szállítás teljesítménye is. Míg ezen időszak kezdetén a mezőgazdaság 36, az ipar pedig 13%-kal járult hozzá a bruttó nemzeti termék előállításához, addig a korszak végén a mezőgazdaság részesedése 25%-ra csökkent, az iparé pedig 28%-ra emelkedett. P. Bairoch szerint az egy főre jutó nemzeti termék 300%-kal nőtt.** Ennek nyomán a svéd jövedelmi színvonal, ami 1870-ben még $^1/_8$-dal elmaradt az európai átlagtól, a világháború előtt már közel $^1/_8$-dal túlhaladta azt.

A skandináv országok gazdasági fejlődése végül is egy sikeres modellt teremtett a későn jövők felzárkózásához. A 19. század utolsó harmada előtt még iparilag jórészt elmaradott, alacsony jövedelmű országok az első világháború előtt már Európa gazdagabb régiójába tartoztak. Jövedelmi szintjük tekintélyes növekedése mögött az igazodó gazdaságok különböző fejlődési útjait figyelhetjük meg. Természetes erőforrásaikat az adott nemzetközi konjunktúrában maximálisan tudták hasznosítani. Exportágazataikat — legyenek azok bánya- vagy ipari termékek, esetleg a mezőgazdaság produktumai — a környező nagy piacok igényeihez (mindenekelőtt Anglia) tudták alakítani úgy, hogy a gyorsan növekvő jövedelmek maximálisan tovább terjedjenek a gazdasági élet különböző szektoraiba. Ha a svéd eset egy különösen gyors iparosodással járt együtt, főleg az exporthoz kapcsolható modern ágazatokban, akkor a dán eset inkább egy magas jövedelemszintű ország lassú, de általános importhelyettesítő iparosodásának iskolapéldája. A viszonylag magas tőkeképződés, mely szinte négy évtizeden keresztül évi átlag 10-15% körül mozgott, de Norvégiában 1890 után többnyire meg is haladta azt, és tényleges növekedése értékben több mint négyszerese volt, markánsan jelezte, hogy milyen szisztematikára épül és erősödik a skandináv országok gazdasága.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 154.

** Bairoch, Europe's... 1976. 5., 36.

*Skandinávia gazdasági fejlődésének legfontosabb mutatói**
(bruttó társadalmi termék 1860—1914 között, 5 éves átlagok)

Év	Dánia				Norvégia				Svédország			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1860/1864	491	298	91	96	—	—	—	—	800+	202+	92+	97+
1865/1869	619	356	100	100	510	298	100	100	834	201	100	100
1870/1874	733	402	114	110	653	372	112	109	1122	265	124	121
1875/1879	786	410	124	113	747	403	125	116	1313	295	139	129
1880/1884	847	421	138	119	738	384	130	116	1343	293	153	138
1885/1889	840	396	153	126	697	355	138	120	1309	277	164	144
1890/1894	994	450	176	138	801	395	155	132	1509	314	184	159
1895/1899	1114	477	205	152	938	438	173	138	1866	372	219	182
1900/1904	1406	565	242	170	1093	482	190	143	2384	460	246	197
1905/1909	1705	647	282	186	1234	529	208	153	3021	563	296	229
1910/1914	2192	782	383	207	1684	694	251	177	3669	658	350	260

✦ 1861/64
1 = bruttó társadalmi termék folyó árakon (millió korona);
2 = bruttó társadalmi termék per fő folyó árakon (korona);
3 = bruttó társadalmi termék indexe fix árakon (1865/1869 = 100);
4 = az egy főre eső bruttó társadalmi termék indexe fix árakon (1865/1869 = 100).

---

* Fischer, W.—Houtte, J. A. van—Kellenbenz, H.—Mieck, I.—Wittinghoff, F. (ed.): Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 5. köt. Stuttgart, 1985. 233.

7. Ausztria—Magyarország: Európa „önellátó” birodalmi régiója

A 19. századi Európa különböző országai, birodalmai vagy több-kevesebb hasonlóságot mutató régiói úgy léptek a modern tőkés gazdaságfejlődés útjára, hogy belső átalakulási folyamataik nemcsak igazodtak a világgazdaság tendenciáihoz, hanem a legközvetlenebb módon bele is épültek az európai munkamegosztás évszázados előzményekre visszatekintő és a 19. század folyamán megszilárduló rendszerébe. Anglia és a kontinens nyugati országai mint ipari szállítók és tőkeexportálók, a skandináv régió, a Balkán vagy Kelet-Európa mint élelmiszer- vagy nyersanyagszállító peremvidék, és mint tőkeimportáló.

Ausztria—Magyarország a 19. századi európai gazdaság egyik legsajátosabb régiójaként fejlődött ki. Szervesen illeszkedett ugyan az európai átalakulási folyamatokba, de a kontinentális munkamegosztáshoz mégiscsak gyengébb szálakon kapcsolódott. E közép-európai birodalmi régió ugyanis minden más európai országnál vagy régiónál összehasonlíthatatlanul nagyobb mértékben önálló egységet alkotott, s ez egyaránt igaz a munkamegosztás és a tőkemozgás területeire. Sietve hozzá kell tenni, hogy amikor önellátásról beszélünk, tulajdonképpen egyszerűsítjük és eltúlozzuk azokat a lényegi mozzanatokat, amelyek ennyire tisztán a gazdaság 19. századi valóságában természetesen nem érhetők tetten. Voltak ugyanis exportágazatok és volt behozatal, különösen a kezdeti időszakban jelentősebb tőkeimport is, mégis, a korszak egészét tekintve, az Osztrák—Magyar Monarchiában mintegy kicsiben figyelhetők meg az európai munkamegosztás általános rendező elvei. E birodalmi régió saját keretein belül készteti az iparosodott területeket késztermékek exportjára és tőkekivitelre az ugyanezen birodalomban elhelyezkedő elmaradottabb agrár- és nyersanyagszállító területek piacaira, s az utóbbiak is a Monarchia fejlett-iparosodott területeinek lesznek jellegzetes peremvidékei. (A gazdaságtörténet kereteit jócskán túllépné annak az összefüggésnek tárgyalása, hogy a birodalmon belüli gazdasági szerepek, regionális fejlettségi eltérések hogyan kapcsolódtak össze etnikai, nemzeti és politikai vonásokkal, hiszen fejlettség és elmaradottság, ipari szállító szerep vagy agrár- és tőkeimportáló jelleg nemzeti-nemzetiségi kérdésként különült el és jelent meg e soknemzetiségű birodalomban. Az „önellátó" birodalmi régió Nyugatja a szűkebb értelemben vett osztrák és cseh—morva tartományokban jelölhető meg; Magyarország képezte az átmenetet fejlettebb és elmaradottabb vidékek sajátos vegyületeként, míg a periferiális szerep Galícia, Bukovina és Dalmácia különböző nemzetiségű lakóinak jutott osztályrészül.)

Az önellátó birodalmi régió kialakulása

A középkorig visszanyúló és bizonyos periódusokban még az óceánt is átívelő, hatalmas ambícióval épített Habsburg világbirodalom a 18. század végén már csak úgyszólván egész Közép-Európát átfogó birodalom megteremtéséért versenyezhetett. A Monarchia további sorsát döntően az ún. nagy-, illetve kisnémet elvek kemény küzdelme, a porosz vagy Habsburg vezetéssel létrehozandó német egység sorsa határozta meg. Ebből a szempontból fordulatnak tekinthető Mária Terézia poroszoktól elszenvedett katonai veresége, amelynek következményeként 1763-ban nemcsak az addigi birodalom egyik legfejlettebb tartományát, Sziléziát veszítette végleg el, de amely döntő csapást mért a Habsburg nagynémet-birodalmi tervekre is. Igaz, ezzel a küzdelem még korántsem ért véget, még mintegy további száz éven keresztül félig-meddig nyitva maradt a kérdés, amelyet csak az 1866-ban elszenvedett újabb katonai vereség döntött el egyértelműen, kirekesztve a Habsburg Birodalmat a megszülető német egységből. A következő évben, 1867-ben megkötött osztrák—magyar kiegyezés stabilizálja végül is ezt a jellegzetesen közép-európai birodalmat, amelyet dualista államszervezetbe kovácsolnak. Az 1700-as és az 1800-as évek közepe között azonban, közel egy évszázaddal megelőzve a kiegyezést, a Habsburg-hatalom már mindinkább a későbbi Ausztria—Magyarország irányába fejlődött. A birodalmi keretek végleges megszilárdulása során, letöredeztek a legfejlettebb, korai iparosodás útját járó nyugati és délnyugati területek, Szilézia után 1859-ben Lombardia, majd 1866-ban a velencei területek is elvesztek. Ugyanakkor a birodalomépítés új lehetőségei nyíltak meg az elmaradott európai perifériákon, így került e regionális egységbe Lengyelország felosztása után 1772—1775-ben Galícia és Bukovina, és a török térvesztését követően Dalmácia, majd a 19. század utolsó negyedétől (először az okkupáció, majd a 20. század eleji annexió lépcsőfokain) Bosznia és Hercegovina.

E kialakuló-átalakuló Ausztria—Magyarország területén végül is Európa lakosságának egynyolcada talált otthont, s 11 különböző nyelvet beszélő nép és kisebbség rendkívül tarka etnikai színei keveredtek egymással.

A modern átalakulás társadalmi feltételeinek megteremtése

A birodalomépítés korántsem korlátozódott azonban a területek birtoklásáért folytatott küzdelmekre. A Közép- és Kelet-Európára oly sajátos módon jellemző felülről végrehajtott modernizáló reformok, az előretörő Nyugat-Európával való lépéstartás, s nem utolsósorban a már megszerzett pozíció megőrzésének szándéka hívta életre a 18. század második felében a felvilágosult abszolutizmust, amely társadalommodernizáló, reformáló törekvéseit tudatos merkantilista gazdaságpolitikával, iparösztönzéssel és modern intézményrendszerrel kívánta alátámasztani.

Mindennek következtében a termelési viszonyok fokozatos átalakulásának, reformok sorozatában testet öltő modernizálásának sok évtizedes folyamatával állunk szemben a birodalom főként nyugati területein, de valóságos fordulatról a 19. század közepéig mégsem beszélhetünk. Csak az 1848-as forradalmi hullám söpri el azokat a feudális akadályokat, amelyeket a felvilágosult abszolutizmus politikája legfeljebb részlegesen tudott csak kikezdeni. A termelési viszonyok átalakulása azonban egyáltalán nem egységes és egyidejű e hatalmas, soknemzetiségű birodalomban. A folyamatok időben erőteljesen tagolódnak és lényeges eltéréseket mutatnak például az osztrák—cseh területek, Magyarország, Galícia, az ún. határőrvidék vagy Bosznia-Hercegovina esetében. Bosznia-Hercegovinában vagy Dalmáciában például az 1870-es évek végéig is fennáll még a robotkötelezettség, ami világosan utal a belső átalakulás úgyszólván egész évszázadot felölelő időmértékére.* A modern tőkés átalakulás feltételei ennek megfelelően nemcsak vontatottan, de hatalmas különbségekkel bontakoztak ki a Monarchiában. A regionális különbségek óriásiak voltak. Vorarlberg és Tirol alpesi vidékein tradicionális volt a szabad paraszti gazdálkodás, és II. József jobbágyfelszabadító rendelete általában is megszüntette a személyi függőséget és a szabad paraszti gazdaság életlehetőségeit intézményes jogi formákban is megszilárdította. A szűkebb értelemben vett Ausztria területein általában elmondható a jobbágyság feudális függőségének fokozatos fellazulása és megszűnése. Ezeken a területeken a jobbágyok munkajáradéka már legnagyobb részt pénzjáradékká változott, és a nemesi nagybirtokok modern tőkebefektetésének pénzügyi forrásává vált. Ebben a folyamatban nem kis szerepet játszott, hogy 1836-ban számos jobbágyszolgáltatást eltöröltek, a földek eladhatóságát és öröklését a parasztság számára lehetővé tették és ezzel a régi viszonyok felszámolása II. József rendelkezései és az 1848-as forradalom közötti több mint fél évszázad folyamán fokozatosan haladt előre.* A cseh területeken és Magyarországon ezzel szemben az ún. kései feudalizmus jellegzetes közép- és kelet-európai vonásait figyelhetjük meg, a robotoltató nagybirtok hosszas fennmaradásával s az ezzel kapcsolatos jobbágyi kötöttségek és nemesi kiváltságok jórészt 1848-ig fennmaradó rendszerével. Igaz, részleges változások ezeken a területeken is jócskán megfigyelhetők. Érdemes utalni ebben az összefüggésben a magyar reformországgyűlések hosszas és részben meddő vitáira, Wesselényi Miklós, Széchenyi István hadakozásaira a jobbágyi és feudális kötöttségek megszüntetése érdekében, a modern polgári intézmények bevezetéséért folytatott irodalmi és politikai hadjárataira. Az eredmények sokáig várattak magukra és rendkívül részlegesek maradtak. Az önkéntes örökváltság törvénybe iktatása az 1840-es években a Magyar Alföld nagyobb hagyományú, tehetősebb jobbágy-paraszti gazdaságai számára mindenesetre lehetővé tette a jobbágyi kötöttségektől való megszabadulást. A 19. század első felében a cseh és a magyar nagybirtok már egyáltalán nem tekinthető a középkorba merevedett, feudális előjogokkal körülbástyázott intézmény megtestesítőjének, hiszen maga a földesúri érdek szorgalmazta belső modernizálását, honosította meg egyre inkább a még fennálló ingyenes jobbágyi robot mellett a bérmunka alkalmazását is. Az átalakulás lassú folyamatait rendkívüli mértékben felgyorsította az 1848-as forradalom Bécsre és Pest-Budára egyaránt kiterjedő hulláma. Az 1848-as áprilisi törvények Magyarországon nemcsak felszabadították a jobbágyságot, megszüntetve kötelező szolgáltatásaikat, de polgári tulajdonukká is tette az általuk addig birtokolt úrbéres földeket, megteremtve ezzel a birtokos parasztság jelentős rétegét. Igaz, hogy a földek nagy részét lefoglaló majorsági területek változatlanul a földesurak kezén maradtak, mi több, még azon majorsági területek is, amelyeket korábban jobbágycsaládok között szétparcellázva, vagyis nem urasági kezelésben műveltek. Részben ennek következtében, részben a már korábban lejátszódó paraszti differenciálódás, zselléresedés nyomán a jobbágyságnak közel 60%-a földtelenül vagy jelentéktelen töredékparcellákkal szabadult fel és vált a kialakuló új társadalom nagy tömegű agrárproletariátusává.** A forradalom földbirtok-politikáját és törvényhozását a felülkerekedő, forradalmat leverő abszolutizmus sem bolygatja, sőt az 1853-as márciusi császári pátens mindezt változatlanul megerősíti, ugyanúgy, ahogy magára vállalja — amint a forradalmi törvénykezés kimondta — a volt földbirtokosok állami kompenzálásának terhét is. Ezek a folyamatok hasonlóan játszódtak le Galíciában és Bukovinában is. 1848 szeptemberében a Monarchia osztrák—cseh területein is törvény szüntette meg a jobbágyságot és mindenféle jobbágyi szolgáltatást. A parasztság mindazt a földet tulajdonába vehette, melyet addig bármely jogcímen is birtokolt. A megváltást azonban ezeken a területeken a földhöz jutott parasztság és az állam közösen fizette. A volt földesurak az 1851-ben e célra létrehozott Landeskreditanstalt kamatozó kötvényeit vehették kézhez, és a kártalanítás terheinek átlagosan 40%-át (a földterület aranykorona értékével számolva) a parasztság fizette (egyes esetekben egy-, máshol kétharmados részesedés is felbukkant).

---

* Mayer, M.: Die Landwirtschaft der Königreiche Kroatien und Slawonien. Leipzig. 1908.; Franges, O.: Die landwirtschaftlichen Verhältnisse in Bosnien—Herzegowine und ihre Wechselbeziehungen zu Handel und Industrie der Monarchie. Mitteilungen des Österreichisch-bosnisch-herzegowinischen Interessenverbandes. 6. Wien, 1913.; Leithe, M.: Dalmatische Agrarprobleme. Wien, 1912.

---

* Grünberg, K.: Studien zur österreichischen Agrargeschichte. Leipzig, 1901.; Dinklage, K.: Die landwirtschafliche Entwicklung. In: Brusatti, A. (ed.): Die Habsburgermonarchie 1848—1918. 1. köt. Die wirtschaftliche Entwicklung. Wien, 1973.

** Grünberg, K.: Die Bauernbefreiung und die Auflösung der gutscherrlich-bäuerlichen Verhältnisse in Böhmen, Mähren und Schlesien. Leipzig, 1894.; Matlekovits, A.: Die Landwirtschaft Ungarns. Leipzig, 1900.; Berend T. Iván—Szuhay Miklós: A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848—1944. Budapest, 1972.

A Monarchia Balkánnal érintkező területein az átalakulás más folyamatait figyelhetjük meg. Az ún. katonai határőrvidék korábban a Török Birodalommal határos zónájában, amely a Vajdaság és Horvátország, valamint a dalmát tengerpart térségeire is kiterjedt, hosszú idő óta sajátos tulajdonviszonyok álltak fenn. Sem klasszikus értelemben vett nagybirtok, sem feudális szolgáltatások nem léteztek, az állam által biztosított paraszti földtulajdon fejében a parasztság katonai szolgálatra volt kötelezve. A katonáskodó szabad paraszti intézmény jól ismert képletét az 1848-as forradalom vagy az 1853-as császári pátens nem érintette. A török visszaszorulása után azonban, gyakorlatilag 1869—1886 között, e paraszti földtulajdon fokozatos demilitarizálódása játszódik le, s e sajátos intézmény szokványos polgári tulajdonná alakul át. Bosznia-Hercegovina területén a korábbi török birtoklási és szolgáltatási formák, a parasztságra nehezedő és a termelés egyharmadát is elérő kamatterhek 1879 után szűnnek meg, de a modern polgári tulajdon csak lassan, akadozva, s a Balkánról jól ismert zadrugarendszer alakjában adott teret a tőkés tulajdonviszonyok kialakulásának. Ez a folyamat csak az 1910 körüli intézkedések nyomán gyorsult fel, s a vizsgált korszak végére az itt élő parasztság mintegy kétharmadát önálló birtokos paraszttá változtatta.

A dalmát tengerpart földbirtokviszonyai, a városban élő és bérleti gazdálkodást folytató nagybirtokosok még 1878-ig is fenntartották az ingyenes munkaszolgáltatás rendszerét, kezükben tartva a földbirtok több mint 40%-át.

Ha az átalakulás tehát fokozatosan, vontatottan és nagy különbségekkel játszódott is le, de a 19. század közepéig a legnagyobb akadályokat lényegében mégis eltakarította a modern polgári átalakulás útjából. Az 1848-as törvényhozás átfogó és radikális intézkedései végül is biztosították az alapvető polgári szabadságjogokat, megszüntették a magukat már túlélt és Nyugat-Európában jórészt már a korábbi időszakban eltűnt feudális intézményeket, s megteremtették a polgári társadalom működésének legfőbb feltételeit.

Mindez nem szűkíthető le a nemesi kiváltságok megszüntetésére, a jobbágyrendszer és a jobbágyi szolgáltatások eltörlésének alapvető vívmányaira. A 18. század közepétől-végétől meginduló átalakulási folyamatok olyan társadalmi változásokat bontakoztattak ki, amelyek a modern tőkés gazdaság kiépülésének meghatározó tényezőivé váltak.* Ezt a tényt aligha vonhatják kétségbe azok a legújabb kliometriai kísérletek, amelyek 1848 gazdasági jelentőségét a forradalmat megelőző és követő évtizedek növekedésének szembesítésével, a jobbágyfelszabadítás közvetlen hatásainak „kiszámításával" arra a következtetésre jutnak — mint az ismert monarchiakutató, Richard Rudolph állítja —, hogy „átfogó gazdasági értelemben ... az erre vonatkozó érvek nyomósak, 1848 nem nagyon jelentett fordulópontot". Továbbá, hogy „a jobbágyfelszabadításnak egyszerre voltak pozitív és negatív hatásai a gazdasági fejlődésre, mind az ipar, mind a mezőgazdaság esetében", s az általánosan vallott nézet, hogy a felszabadult paraszt nagyobb ösztönzést, érdekeltséget élvezett, ami nagyobb gazdasági növekedésre vezetett, „sajnos nem mindig felel meg a tényeknek".

A korábbi álláspontok revideálásában John Komlos odáig megy, hogy a jobbágyfelszabadítás szerepét a mezőgazdasági termelés növekedésében mindössze 1-1,5%-ra becsülve, 1848 gazdaságtörténeti hatását jelentéktelennek ítéli. „A valóságban az 1848. évi jobbágyfelszabadítás gazdasági hatásának jelentősége legfeljebb a latra szóló letétek fizetési formájának 1880-as években történő elterjedéséhez lehetne hasonlítható." S „az 1850-et követő évtizedek dinamizmusa, az indexek tanúsága szerint nem tér el lényegesen a megelőző évtizedekétől".*

Nézetünk szerint elhibázott kísérlet a forradalom társadalmi feltételeket átalakító, hosszú távú hatásait rövid távú növekedési százalékok összehasonlításával mérni, s azt figyelmen kívül hagyni, hogy például a korai iparosodás (földesúri kezelésben levő, jobbágymunkával működő manufaktúrák, Verlagrendszer) által teremtett növekedési ütem vajon *ugyanezen* keretekben fenntartható lett volna a 19. század második felének európai gazdaságában is, vagy a jobbágyi keretekben részlegesen modernizált mezőgazdaság további fejlődési lehetőségeit nem zárta volna el a régi rendszer konzerválódása? Az e kérdésre adandó válaszhoz egyébként a birodalom regionális különbségei némi támpontot is nyújtanak.

---

* May, A. J.: Vienna in the Age of Franz Josef. Oklahoma, 1966.; Hanák Péter: Magyarország társadalma a századforduló idején. In: Hanák Péter (szerk.) Magyarország története 1890—1918. VII. köt. Budapest, 1978.; Szekfű Gyula: Három nemzedék. Egy hanyatló kor története. Budapest, 1920.; Berend T. Iván—Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19—20. században. Budapest, 1976.

** Rudolph, R.: Economic Revolution in Austria? The Meaning of 1848 in Austrian Economic History. In: Komlos, J. (ed.): Economic Development in the Habsburg Monarchy in the Nineteenth Century. Essays. Boulder (Colorado), 1983. 170., 175., Komlos, J.: The Habsburg Monarchy as a Customs Union. Economic Development in Austria—Hungary in the Nineteenth Century. Princeton, 1983. 216.

A birodalom egyes régióinak gazdasági fejlettségében kialakult különbségek ugyanis az átalakulás társadalmi feltételeit nem egységesen formálták. Az önmagukat még sokáig túlélő feudális maradványok társadalmi következményei természetesen a birodalom egészében érzékelhetők voltak. Ez alól a legfejlettebb osztrák—cseh területek sem képeztek kivételt. A nagybirtokok fennmaradása is kelet-európai jellegzetességeket kölcsönözött az osztrák—cseh területeknek. A földnek mintegy 30%-a volt az osztrák nagybirtokosok kezén, és a bevezetett hitbizományi rendszer 1,2 millió hektár földet vont ki a szabad forgalomból. A cseh területeken 151 család birtokolta a föld egyharmadát, és a morva vidékeken 73 család kezében koncentrálódott a földterület egynegyede. Az arisztokrácia privilégiuma itt sokkal inkább fennmaradt, mint Nyugat-Európában, megőrizték a császári ház körüli politikai befolyásukat, a hadsereg irányítását, lényegében töretlen maradt ezen osztály társadalmi presztízse, akárcsak a régi világra jellemző hagyományok és külsőségek uralma. Az élen maga a császári család állt szigorú exkluzivitással, bigott katolicizmussal, az udvari életet átszövő politikai intrikákkal.

Schwarzenberg herceg vagy Liechtenstein herceg birtokai valóságos birodalmak voltak. A Schönborn, Stahremberg, Windischgrätz vagy Lobkovitz családok is az arisztokrácia azon rétegét képviselték, amelynek földjei, kastélyai, vagyona és jövedelme még Ausztriában is az ancien régime szimbóluma maradt.*

Ha a vezető állami hivatalokat nézzük, akkor is inkább arisztokrata, mintsem polgári nevekkel találkozunk. 1905—1907-ben például a belügyminisztérium 34 vezető tisztviselőjéből 21 volt gróf és báró. A földművelésügyi minisztériumban 19-ből 8. A sort hosszan folytathatnánk. Az arisztokrácia tehát sokat átmentett a polgári forradalom előtti helyzetéből, annál is inkább, mivel az osztrák ún. kuriális választási rendszer is a földbirtokosoknak kedvezett. Miközben az arisztokrácia társadalmi szokásaiban, életmódjában és a külsőségekben igyekezett messzemenően fenntartani régi exkluzív és parazita életmódját, politikailag és gazdaságilag (birtokaik tőkés átalakítása, a vasúti spekulációkban, a bank- és iparvilágban vállalt érdekeltségek révén) alkalmazkodott az új viszonyokhoz, amelyeket az osztrák—cseh területeken mégis elsősorban a burzsoázia felemelkedése jellemzett. A közép-európai jelentőségű bécsi és prágai bankházak rendkívül jelentős fináncburzsoáziája, az osztrák és cseh nagyipar megizmosodása és birodalmi szerepe által megerősödő nagyiparosság, a hatalmas birodalmat behálózó üzletalapításokból meggazdagodó polgárság a 19. század közepétől meghatározó társadalmi erővé vált, és anyagi hatalma mellett egyre nagyobb befolyáshoz jutott a társadalmi és politikai élet minden területén.

---

* Peradovich, N.: Die Führungsschichten in Deutschland und Österreich 1804—1918. Wiesbaden, 1955.; Mayer, A.: The Persistance of the Old Regime. New York, 1981.

A meggazdagodó céhmesterek, kereskedőtőkések, a városi telek- és házspekulánsok mellett már a 19. század első felében a banktőke (Rothschild) jelentette a legnagyobb hatalmat. A politikai és gazdasági liberalizmus a 19. század második felében a burzsoázia további gazdagodását eredményezte. Jóllehet a közvetlen politikai vezetésben az arisztokrácia dominanciája fennmaradt, a század végére az osztrák burzsoázia olyan erős társadalmi osztállyá terebélyesedett, hogy érdekeit minden vonatkozásban érvényesíteni tudta.

A magyar társadalmi fejlődés sok szempontból eltérő vonásokat mutatott. A nemesi társadalom maradványai itt jóval erősebbek voltak, s ez nemcsak az arisztokráciának még az osztráknál is jelentősebb gazdasági és politikai hatalmában nyilvánult meg, hanem a dzsentri-középrétegek társadalmi arculatot formáló, társadalmi mintát teremtő, feudális értékrendeket konzerváló befolyásában, amely rendkívül megnehezítette a társadalom általános polgárosodását, s úgyszólván lehetetlenné tette a parasztság polgárosodását.

Amennyire fontos azonban hangsúlyozni az ekkor, de később is úgyszólván magyar nemzeti karakterként emlegetett „antikapitalista talentum” indusztrializáció ellen ható hatásait (gyakorlatilag valamiféle visszájára fordított „protestáns etikát”, ami a puritanizmus, a megtakarítás és a munka éthosza helyett a duhaj, felelőtlenül költekező, élvhajhászó „úri életmód” mintáját követte), annyira lényeges azonban a ritkábban emlegetett nagybirtokos-arisztokrata vállalkozói magatartás figyelembevétele is. Ez a Monarchia keretein belül „nemzetközivé” vált nagybirtokos arisztokrácia, miközben szigorúan őrizte hagyományos értékeit, s elzárkózó életformáját, európai műveltséggel és nem kevésbé európai vállalkozói üzletszerűséggel vezette át egykori hatalmas feudális latifundiumait a modern tőkés gazdálkodás útjára. Miközben e társadalmi réteg és a nagybirtokrendszer fennmaradása tehát az ancien régime maradványa volt, maga a nagybirtok valóban modern tőkés üzemmé vált.

Az osztrák társadalomhoz viszonyítva — az alföldi cívisvárosok szigetei ellenére — Magyarországon lényegében hiányzott az alpesi vidékek szabadparaszti fejlődésútja, az osztrák és cseh társadalmakkal szemben pedig rendkívül korlátozott és csökevényes volt a polgárság fejlődése. Igaz, a Monarchia keleti és déli tartományaitól eltérően Magyarországon a polgárosodás hiányzó belső forrásait némileg pótolták, kiegészítették a betelepülő külföldi vállalkozók csoportjai, a Svájcból áttelepülő Ganz vagy Haggenmacher, a Bajorországból, illetve Norvégiából érkező Mechwart, illetve Gregerson, magyarországi tőkéssé is váló osztrák Fellnerek vagy Dreherek, de még inkább a 19. századi bevándorlás során létszámában megnövekvő, a lakosság mintegy 5%-átkitevő zsidóság, amelynek körülbelül 35%-a ugyan munkás volt, de soraikból nagy számban emelkedtek ki kereskedőtőkések, akik hamarosan a bank- és ipari világ jelentős vállalkozóivá váltak. A Chorin, a Weiss, a Brüll és a Deutsch családok, amelyek néhány évtized múltán már bárói ranggal, nemesi előnevekkel (Csepeli-Weiss, Hatvany-Deutsch) tagolódnak az elmagyarosodó külföldi vállalkozókkal együtt a formálódó-izmosodó magyarországi burzsoázia soraiba, végül is betöltik a fejlődés megkésettsége, a köznemesség nagy száma és gazdasági indolenciája miatt keletkezett vállalkozói űrt.

Még fontosabb azonban hangsúlyozni, hogy az egyes monarchiai területek belső fejlettségi szintjétől függetlenül a 19. század folyamán kialakult az az összefonódott „osztrák—magyar" földbirtokos és még inkább bankár-ipari vállalkozó nagytőkés osztály, amely a változó fejlettségi szintű és eltérő társadalmi fejlődésutakat járó népek, nemzetiségek által lakott területeken is a modern tőkés átalakulás hordozójaként lépett fel. Ebben a rétegben különös, monarchián belüli „nemzetközi" szerepet játszott a bécsi banktőke, a mindenható Rothschild-ház. Magyarország nemzetiségek által lakott vidékein, Horvátországban, Erdélyben, de az elmaradott galíciai, bukovinai, dalmáciai vagy bosznia-hercegovinai területeken is ugyanezen vállalkozói-nagytőkés csoportok jelennek meg s vesznek részt vasúti, bánya-, bank- vagy ipari befektetésekben. Ausztria—Magyarország együttes birodalmi fejlődése tehát kialakította azt a vállalkozói réteget, amely kulcsszerepet játszott a modern tőkés viszonyok kibontakozásában.

Hasonló jelenség figyelhető meg a birodalom demográfiai fejlődését illetően is. Az európai lakosság létszámának robbanásszerű növekedése, ha mérsékeltebb formában is, de Ausztria—Magyarországon is lejátszódott.

A rendelkezésre álló, s a korszak első felére korántsem pontosnak tekinthető adatok a lakosság gyors gyarapodására utalnak:

A népesség lélekszáma millió főben[*]

Ország	1800 körül	1850	1865	1910
Ausztria[+]	13,9	17,6	19,9	28,4
Magyarország[++]	9,3	13,8	15,4	20,9
Együttesen	23,2	31,4	35,3	49,3

[+] Ausztria és az ún. örökös tartományok. A kezdő adat az 1819—1820. évi összeírás alapján.
[++] Magyarországon a kezdő adat az 1787. évi összeírás eredményeit tükrözi.

---

[*] Pisztory Mór: Az Osztrák—Magyar Monarchia Statisztikája. Budapest—Pozsony, 1884.; Glass, D. V.—Grebenik, E.: World Population 1800—1950. In: Postan—Coleman—Mathias (ed.), VI/I. 1965.; Cipolla (ed.), 1973. 749—751.; Bolognese, B.—Leuchtenmüller, B.: Bevölkerungsentwicklung und Berufsstruktur. Gesundheits- und Fürsorgewesen in Österreich. Wien, 1978.

A 19. század folyamán tehát Ausztria—Magyarország népessége több mint megkétszereződik, s ezzel a lakosság növekedését tekintve az európai középmezőnyhöz sorakozott fel. Az európai átlagot figyelembe véve azonban leginkább az 1830—1840-es évtizedek, és sajátos okokból az 1870-es évtized mutatott csak az átlagosnál lényegesen alacsonyabb eredményeket.

*A lakosság évi átlagos növekedése, ezer lakosra számítva**

Ország	1801—1820	1821—1830	1831—1840	1841—1850	1851—1860	1861—1870	1871—1880	1881—1890	1891—1900
Ausztria—Magyarország	5,3	9,8	5,3	3,6	6,8	7,5	4,4	9,1	9,6
Európai átlag	6,5	9,4	7,1	5,8	6,2	7,7	8,3	9,0	9,0

A biztonságosabb bázist nyújtó 1830—1910 közötti időszakban az évi átlagos népességnövekedés Ausztria—Magyarország esetében ezer lakosra 0,72 főt tett ki, amely valamelyest elmaradt a 0,82-os európai átlag mögött.

A nekilendülő népességnövekedés ez esetben is a hagyományosan magas születési és a — bekövetkezett élelmezési és egészségügyi változások következtében — csökkenő halálozási ráták közötti növekvő különbség eredménye volt. Magyarországon például 1900—1910 között is a magas, 37‰-es születési és a Nyugat-Európához képest ugyan magas, de az egy évszázaddal korábbi szinthez képest lényegesen alacsonyabb, 25‰ körüli halálozási arány a jellemző. Az örökös tartományokban az 1870-es években a magyarországinál jóval magasabb, 1890 és 1910 között annál valamivel alacsonyabb születési ráták voltak megfigyelhetők. A halálozások csökkenésével lényegesen növekedett az átlagos életkor is. Ausztriában 1905-ben már 39 és 41 év, Magyarországon a világháború előtt 39, illetve 40 év volt a születéskor várható élettartam.

A lakosság növekedése annak ellenére következett be, hogy a nagy európai kivándorlási hullám a 19. század utolsó évtizedeitől, de különösen a századforduló után a Monarchia területeit is elérte. A birodalom elmaradott keleti és déli területei, elsősorban Galícia, Bukovina és Dalmácia, továbbá Magyarország különösen magas kivándorlási aránya következtében a Monarchia a közép-európai kivándorlás egyik bázisa lett. Magyarország nélkül 1871 és

---

* Glass—Grebenik, In: Postan—Coleman—Mathias (ed.), 1965. 62.

1910 között ezekről a területekről 1,8 millió lakos távozott, elsősorban a tengerentúlra, s végül is — figyelembe véve a visszavándorlást is — a tiszta veszteség is elérte az 1,3 millió főt. A 20. század elején a bekövetkezett lakossággyarapodás 28,4%-át csapolta le a kivándorlás. Ezekben az évtizedekben Magyarország is előkelő helyet foglalt el a kivándorlási statisztikák lapjain. A 19. század utolsó évtizedeiben mintegy 0,5 millió, a 20. század elején másfél évtized lefolyása alatt 1,4 millió fő hagyta el az országot, s a tiszta veszteség végül is 1,3-1,4 millió főt tett ki.* Az 1870-es évektől az első világháborúig eltelt évtizedek során bekövetkezett népességszaporulatnak ez esetben is mintegy egyötödét, egynegyedét emésztette fel a kivándorlás. A kivándorlók 68%-át az agrártársadalom, a mezőgazdasági munkások, cselédek, törpebirtokos kisparasztok adták a századforduló után. Ennek ellenére 2,5-3 millió fővel lecsökkent népességgyarapodás a mintegy 50 millió főre növekvő, megkétszereződő lakossággal megteremtette az ipari forradalom korában lejátszódó gazdasági átalakulások demográfiai előfeltételeit. Annál is inkább elmondható ez, mivel a népesség és a munkaerő létszámának növekedése ez esetben is együtt járt a lakosság iskolázottságának és a munkaerő képzettségi szintjének ugrásszerű emelkedésével. A Monarchián belüli különbségek azonban e területen is különösen élesen jelentkeztek.

Ausztriában a modern közoktatási rendszer kiépítésének első lépését Mária Terézia 1774. december 6-i rendelete tette meg, amelyben minden falut, illetve plébániát iskola létesítésére kötelezett. A modern közoktatási rendszer kiépítésében az 1869-es rendelet hozott fordulatot, a kötelező és ingyenes tömegoktatás bevezetésével. 1880-ra mind a cseh, mind az osztrák területeken az iskolaköteles gyerekek 95-99%-a járt iskolába. A hasonlóan örökös tartományi jogállású Dalmáciában viszont az iskolaköteleseknek csupán 67%-a, Bukovinában pedig 36%-a részesült rendszeres oktatásban. Boszniában még 1908-ban is csak az iskolaköteles gyerekek 15%-át tudták befogadni az iskolák. Mindenesetre a reformok következményeként az analfabetizmus gyorsan csökkent. Az örökös tartományokban, beleértve Galícia és Bukovina elmaradott részeit is, 1900-ban a lakosságnak 25%-a nem tudott írni és olvasni. Az osztrák és cseh területek színvonala ugyanakkor lényegében elérte Nyugat-Európa oktatási szempontból legfejlettebb körzeteit. Ezeken a területeken a jól szervezett elemi oktatás mellett viszonylag széles körű középiskolai hálózat bontakozott ki, nagyjából hasonló, mint Németországban, és az egyetemi képzés színvonala is felvette a versenyt Nyugat-Európa más országainak egyetemeivel.

A modern magyar közoktatási rendszert nem lehet elválasztani a Habsburg Birodalom egészének iskolarendszerétől. 1870-ben alig volt több, mint 14 ezer iskola, és 18 ezer tanító, és a 2,2 millió iskolaköteles gyermeknek mintegy 50%-a járt iskolába. Az 1901-es tanévben viszont már a tankötelesek 82%-a tanult ténylegesen. Az előrehaladás tehát figyelemre méltó volt, és az analfabéták száma lényegesen csökkent (1869-ben 68%, 1910-ben 33%).

---

* Vö. Puskás Júlia: Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880—1940. Budapest, 1982.

A birodalmi merkantilizmus és az osztrák—cseh területek korai iparosodása

A birodalomteremtő politika a 18. század közepétől szakítani kényszerült az évszázados Habsburg tradíciókkal, s főként a Poroszországgal folytatott sokéves háborúság és Szilézia végleges elvesztése után mintegy befelé fordulva, a konszolidált (és kelet felé ki is terjesztett) birodalmat igyekezett modernizálva megerősíteni. Ebből a szempontból Mária Terézia és II. József fél évszázados uralma, a Habsburg felvilágosult abszolutizmus, a jozefinizmus politikája érdemel különleges figyelmet.

Az igazgatási és jogi reformok sorozata áttörte a korábbi belső regionális elkülönülés, helyi földesúri igazgatási és bíráskodási hatalom feudális korlátait, és az egységes belső piac, a nagyobb belső mobilitás, vallási tolerancia, sőt a részleges emancipáció, valamint a biztonság megteremtésével megnyitotta a gazdasági korszerűsítés lehetőségeit.

A birodalom belső gazdasági egységének megalapozását olyan fontos intézkedések mozdították elő, mint az 1750. évi valutareform vagy az 1775. évi vámrendelkezés, amely Ausztria esetében minden belső vámot eltörölt, s amelyet az 1784. évi törvény Magyarországon is életbe léptetett. A politikai, közjogi küzdelmek és a magyar nemesi adómentesség kiváltságának megőrzése következtében az Ausztria és Magyarország közötti vámfalak 1851-ig fennálltak, Galícia és Bukovina azonban 1783 és 1796 között a közös, integrált osztrák vámterület részévé vált. (A Monarchia egységes vámterülete azonban csak fokozatosan épült ki. Tirol és Vorarlberg például csak 1875-től, Isztria és Dalmácia 1880-tól csatlakozott hozzá.*)

A birodalom egészét azonban már Mária Terézia egységes vámhatárral vette körül, s ezzel a merkantilista piacvédelem meglehetősen szélsőséges prohibíciós rendszerét valósította meg. Magas, az importált iparcikkek értékének egyharmadát is elérő vámtételek, szigorú behozatali kvótarendszer (amelyet egyes esetekben úgyszólván nullára redukáltak) védte és ösztönözte a belföldi ipar fejlődését. Másrészt viszont lehetővé tették a megtermelt feleslegek exportját. A vámrendelkezések, beleértve az Ausztria és Magyarország közötti vámhatárokat is, a birodalom belső önellátásának koncepcióját tükrözték, amennyiben úgyszólván kirekesztették a magyar piacokról a vámkülföldi iparcikkeket és biztosították a magyar piacot az ösztönzések segítségével fokozatosan fellendülő osztrák—cseh ipar számára. (A vámkülföldi 30% helyett az osztrák—cseh iparcikkeket csak 3% vám terhelte a magyar határon.) Az önellátás érdekében ugyanakkor időről időre teljesen vámmentessé tették a magyar gabona kiszállítását a Lajtán túli területekre.*

---

* Az intézményes és jogi feltételek kiépítésére és a korai iparosításra lásd: Gross, N. T.: The Industrial Revolution in the Habsburg Monarchy, 1750—1914. In: Cipolla (ed.), 1973.; Pribram, K.: Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik von 1740—1860. Leipzig, 1907.

A birodalmon belüli regionális fejlettségi szintkülönbségekre építő, egymást kiegészítő gazdasági ágazatok kooperációjára alapozott monarchiai munkamegosztás a Habsburg Birodalomban hagyományos volt. A 18. század második felétől azonban az addig is fennálló szintkülönbségek elmélyültek.

A merkantilista gyakorlatnak megfelelően Mária Terézia korában állami kölcsönök, adókedvezmények, s más eszközök, nem utolsósorban a nyugati iparosok betelepülésének ösztönzése segítette a külső versenytől megszabadított osztrák—cseh ipari vállalkozásokat.

A felvilágosult központi hatalom alapvető feudális intézményeket gyengített, amikor a céhek monopolisztikus kiváltságait megtörve a legtöbb szakmában lehetővé tette a szabad vállalkozást, s 1773-ban például a pamutnyomást is szabad iparnak nyilvánította. A központi kormányzat a 19. század elején a műszaki-technológiai iskolázást is meghonosította.

Mindezek segítségével a már korábban is meglevő ipari vállalkozások ígéretes fejlődésnek indultak. A kiváló minőségű alpesi vasérckészletekre épült korai vas- és acélipar egyes körzetekben, valamint a vorarlbergi és Bécs környéki textilipar már számottevő nagyüzemek kialakulására vezetett. Néha földesurak, vagy maga az állam is alapított vagy megvásárolt ipari nagyüzemeket. A legnagyobb linzi gyapjúmanufaktúra például 1754-től 1780-ig állami üzemként működött.

Az udvar által támogatott-kedvezményezett ipari tevékenység első legnagyobb haszonélvezői, érthetően éppen az udvarhoz közel álló arisztokrata körökből kerültek ki. Jól ismert, hogy maga Mária Terézia férje, Lotharingiai Ferenc is megtalálható az első „nagyiparosok" sorában. Ez az egyébként Poroszországban és Lengyelországban is jól megfigyelhető jelenség, különösen a cseh (átmenetileg a magyar) korai manufaktúraalapítások egyik fontos jellegzetessége lett. A nagybirtokon található nyersanyagok, a mezőgazdaság által termelt ipari alapanyagok képezték a földesúri manufaktúrák létesítésének bázisát.

---

* Vö. Eckhart Ferenc: A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában. Budapest, 1922.

Joseph von Bolza gróf kosmonosyi, Haugwitz gróf náměští textilmanufaktúrái, Bouquoy gróf grazi birtokán felépített üvegmanufaktúrája, Salm gróf és Thurn und Taxis gróf csehországi birtokain felépített cukorgyárak jelzik a kiterjedt földesúri ipari tevékenységet. Ezekben a földesúri üzemekben nemegyszer a jobbágyok szolgáltatták a munkaerő egy részét vagy az otthon szőtt nyersvásznat a Verlag-rendszer jobbágy—földesúri változataként. „A nemesség vállalkozói funkcióját a 19. században azonban csak olyan területeken tartotta fenn, ahol a termelés szoros kapcsolatban maradt a földtulajdonnal, mint a szén- vagy vasércbányászat esetében."* Cseh- és Morvaországban is a textilipar fejlődött a legeredményesebben, de megszületett az üveg- és porcelánipar is.

Az 1780. évi statisztikai felmérés adatai azt mutatják, hogy miközben cseh területen 24 centralizált manufaktúráról és közel 31,5 ezer céhes mesterről beszélhetünk, addig a rendkívül kiterjedt, esetenként ezer bedolgozóval is működő manufaktúrarendszer kereteiben, csupán a textiliparban több mint 231 ezren dolgoztak. Nem egészen két évtized múltán, 1798-ban ezeknek létszáma már közel 429 ezerre emelkedett, s ez az iparcikkeket előállító népesség 83%-át tette ki. Morvaországban és Cseh-Sziléziában a textilipar további 150 ezer embert foglalkoztatott. Az igazi fellendülés azonban a napóleoni háborúk éveitől következett be, amikor a nagy gépesített textilipar és a gépgyártás is meghonosodik. Az 1815 utáni Vormärz-rezsim merev, konzervatív politikája ellenére, a modern ipari áttörés az 1820—1830-as évektől még egyértelműbbé vált. Ezekben az években jelentek meg az első gépek.

A gépek alkalmazásáról az első adat még 1797-ből származik, amikor is Josef Leitenberger egy angol fonógépet állított munkába textilüzemében, egyelőre vízmeghajtással. Az első valóságos gépi nagyüzem sem váratott sokáig magára: 1801-ben az angol John Thornton Pottendorfban létesít gépekkel dolgozó pamutfonodát, amelyben 1805-ben több mint 18 ezer orsó működött, 1828-ra pedig ezeknek száma a 47 ezret is meghaladta.

Az 1810-es évek végétől a gépek térhódítása a textilipar más ágaira is átterjedt. A fonodák után lassan a szövőgyárak gépesítése is megindult.

A textiliparral majdnem egy időben vette kezdetét a gépek alkalmazása a gépiparban is. A textilipari gépek előállítása végett több üzem létesült, ezek között is elsőként, 1802-ben Brünnben az Első Gyapjúfonógépgyár. 1815-ben Morvaországban egy angol mechanikus már megkísérli az első gőzgép megépítését. Az ipar forradalmasodásának fontos jeleként 1821-ben, a cseh Doubravában első alkalommal használnak kokszot a kohászatban, s 1831-ben felépül az első koksztüzelésű kemence is Vitkovicében, ami együtt járt a modern kavaró eljárás alkalmazásával. A negyvenes évek közepén működni kezd az első gőzkalapács, és hódító útjára indult a gőzgép is.

---

* Klíma, A.: Industrial Growth and Entrepreneurship in the Early Stages of Industrialization in the Czech Lands. Journal of European Economic History, 3. 1977. 573—574.

Az 1830 és 1846—1847 közötti jelentős gazdasági fellendülésben a pamut- és vasipar játszott vezető szerepet. E rövid idő alatt a Magyarországra irányuló ipari szállítások megkétszereződtek.

Az 1830-as évek végére a bécsi piacra épült alsó-ausztriai textiliparban gyakorlatilag már meghonosodtak a gépek és a korszerű új vegyi eljárások. A 19. század elejétől az eleinte komplex gyártási folyamatokat végző textilgyárak fokozatos szakosodása figyelhető meg. Csehországban Liberec környékén épült ki a pamutipar legfőbb központja, míg a legjelentősebb kikészítőüzemek Prága környékén telepedtek meg.

Az alsó-ausztriai és cseh központok mellett harmadik pamutipari bázisként ezekben az években épült ki a svájci kezdeményezésre született vorarlbergi központ. 1828-ban a Monarchiában (főként e három központban) 435 ezer pamutorsót számláltak (amiből 225 ezer Alsó-Ausztriában, 118 ezer Csehországban működött). Az orsók száma azonban 1841-re már megközelítette az 1 milliót (amiből Alsó-Ausztria 388 ezerrel, a cseh ipar 355 ezerrel részesedett). 1847-ig az orsók száma már elérte az 1346 ezret. A szövés ellenben — Vorarlberg kivételével — az 1840-es évekig legnagyobbrészt megmaradt kézműipari keretek között.

A gyapjúipar Bécs, Brno és Liberec központokkal indult gyors fejlődésnek, főként a középüzemekben. A harmincas évek végéig a gyapjúfonás gépesítése úgyszólván teljessé vált.

Az ipari fellendülés, majd a vasútépítés megindulása a szénbányászatot is hamarosan gyors fejlődésre ösztönözte. A cseh—morva és sziléziai feketeszén-medencék kitermelése az 1830 körüli 100 ezer tonnáról 1848—1850-re 540 ezerre ugrott, míg a kifejtett barnaszén mennyisége ugyanezekben az években 80 ezerről 340 ezer tonnára növekedett.* N. Gross becslése szerint a behozatalt is figyelembe vevő szénfogyasztás 1830 és 1850 között évi 8,6%-kal növekedett, s megközelítette a 750 ezer tonnát. Ennek ellenére a Monarchia nyugati felében az egy főre jutó évi szénfogyasztás 1850-ben is csak 43 kg-ot tett ki, a Zollverein 170 vagy Belgium 800 kg-os fejadagjával szemben. Az egy főre jutó 8,8 kg-os vastermelés azonban meghaladta a 7,3 kg-os német termelést.** Az 1841. évi összeírás viszonylag átfogó képet fest a birodalom nyugati felének korai, bizonyos vonatkozásban a kontinens nyugati felére emlékeztető, bár attól méreteiben jócskán elmaradó iparosodás első eredményeiről. Az ipari termelés értékét 800 millió forintra becsülték, s ennek kétharmadát — a nagyipar felülkereskedését bizonyítva — már a gyárak vagy a nagy manufaktúrák állították elő. A birodalom ipari termelésének értékéből csupán $^1/_8$ esett Magyarországra, ami az osztrák—cseh területek dominanciáját mutatja.

---

* Hassinger, H.: Der Stand der Manufakturen in den deutschen Erbländern der Habsburg Monarchie am Ende des 18. Jahrhunderts. In: Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. Stuttgart, 1964.; Freudenberger, H.: Industrialization in Bohemia and Moravia in the 18th Century. Journal of Central European Affairs, Boulder Colorado, 1962.; Purš, J.: The Industrial Revolution in the Czech-lands. Historica, 2. köt. Prag, 1960.; Matis, H.: Österreichs Wirtschaft 1848—1914. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Joseph I. Berlin, 1972.; Matis, H.—Bachinger, K.; Österreichs industrielle Entwicklung. In: Brusatti (ed.), 1973.

** Vö. Gross, N. T.: Economic Growth and the Consumption of Coal in Austria and Hungary. Journal of Economic History, 1971. 898—916.

Csupán a szűkebb osztrák—cseh területek nagyipari termelését figyelembe véve (s a nagyipar kategóriája ez esetben jogi-statisztikai kategória, amelyben a kiadásos rendszerrel működő manufaktúrákat is számításba vették) ennek 41%-át a textilipar állította elő, míg további 21%-ot tett ki az élelmiszeripari és élvezeti cikkek, 14%-ot pedig a fém- és fémipari termékek gyártása. A fennmaradó hányad megoszlott a még inkább csak születőben levő iparágak között.

Az eddig bemutatott korai iparfejlődési folyamatok kapcsán azonban fel kell hívni a figyelmet a lejátszódó és a monarchiai, sőt közép- és kelet-európai mértékkel mérve is gyors ütemű iparfejlődés szembetűnő s Nyugat-Európával egybevetve egyértelmű gyengeségeire. N. Gross elsősorban a mennyiségi lemaradást emeli ki, amikor rámutat az egy főre jutó szén- és vasfogyasztás, vagy a modern kohók száma tekintetében a Zollvereinnel és Franciaországgal szemben fennálló jelentős lemaradásra. Egyúttal kétkedve fogadja a csehszlovák gazdaságtörténet-írás, elsősorban Jaroslav Purš „valamelyest sematikus megközelítését”, amely gyakorlatilag az angol ipari forradalomhoz hasonló folyamatok megindulásáról beszél a 19. század első évtizedeitől a cseh—morva területek esetében, s e folyamat befejező szakaszát konstatálja 1850—1873 között. Ezzel szembeállítja az osztrák Eduard März megállapítását, amely még a 19. század harmadik negyedéről is mint „látszólagos indításról” beszél csupán, s az igazi áttörést csak a világháború előtti évtizedre teszi.* A. Milward és S. Saul nem annyira a mennyiségi elmaradás és időbeni eltolódás jelenségeire hivatkoznak, amikor hasonlóképpen vitába szállnak a csehszlovák gazdaságtörténet-írás egyes koncepcióival, amelyek az angliaihoz hasonló korai ipari forradalom lejátszódását bizonygatják. A 19. század eleji ipari forradalom tézisét elvetve, ők elsősorban arra hívják fel a figyelmet, hogy az egyes ágazatokban, főként a pamutfonásban lejátszódó és más ágazatokban is a példák sorával illusztrálható gépesítés és gépi nagyipari áttörés az elavult, kézműipari-manufakturális munkaszervezeti és technikai alapok széles bázisán nyugodott, és látványos eredményei ellenére is egészében a 19. század közepéig, utolsó harmadáig még távolról sem jutott el az ipari forradalom kibontakozási szakaszához.

---

* Gross, In: Brusatti (ed.), 1973., 269.; Purš, 1960. 183—272.; März, E.: Zur Genesis der Schumpeterschen Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. In: On Political Economy and Econometrics. Warsaw, 1965. 370—571.

A kézi fonást például 1840-ig még egyáltalán nem tudta kiszorítani a gép. Ugyanebben az időben a szövő-, kikészítő- és nyomóipar termelésének csaknem háromnegyedét a cseh iparvidék kisüzemeiben állították elő, amelyekbe csak rendkívül lassan nyomult be az új technika. A szövés gépesítésére például az 1850-es évek előtt úgyszólván alig került sor. A verseny hiánya és az olcsó munkaerő hosszú ideig konzerválta a paraszti házi szövőipart.* Mint O. Hübner 19. század közepi számításai mutatták, még az 1840-es évekre úgyszólván teljessé váló gépesítés ellenére is, a fonóipar egyáltalán nem tartott lépést az ipari forradalom korszerű vívmányaival, hiszen a pamutfonásban alkalmazott több mint 23 ezer munkás helyett az angliai gépesítettségi szint esetén csupán alig több, mint 3,5 ezer munkást kellett volna alkalmazni.**

A gyapjúipar gépesítése azonban még a pamutiparénál is jóval lassúbb volt. A fonás gépesítése ebben az ágazatban 1880-ig sem tudott felülkerekedni. A híres brünni (brnói) textilközpontban 1850-ben a gyapjúipari termelés öthatodát céhes műhelyek állították elő. A hatalmas libereci textilgyárban az 1841-ben működésben tartott 3 ezer szövőszék közül mindössze 40 gépi szövőszék működött, s a kéziszövés 1880-ig itt is megőrizte hegemóniáját.

A vasiparban — mint a század második felében lejátszódó folyamatok kapcsán erre még visszatérünk — az ipari forradalom technikájának térhódítása még lassúbb, fokozatosabb volt.

A településszerkezet oldaláról támasztja alá a fentieket az a tény, hogy az 1830-as években még úgyszólván nyomát sem látni az ipari forradalomra jellemző átalakulásnak. A Monarchia kereken 76 ezer településéből mindössze 792 városi jogú település és 2549 mezőváros található, vagyis a települések kevesebb mint 4,4%-a volt városi jellegű. A tízezres lélekszámot meghaladó települések száma mindössze 98 volt, de ebből is 57 a Duna—Tisza közi és tiszántúli magyar mezőváros, lényegében nagy lélekszámú falu. A szűkebben vett Ausztriában viszont mindössze 8, Cseh—Morvaországban és Sziléziában 6 (!), Galíciában pedig 4 tízezer főt meghaladó nagyságrendű várost számoltak. A részben nagybirtokokon, részben paraszti bázison szerveződő „nagyipar" még nem indította el az új, ipari városok gyors növekedését.

A földesúri manufaktúrák szerepe, a paraszti háziiparra alapozott, felvásárlási és kiadási rendszerre épülő tőkés manufaktúrák hosszan tartó túlsúlya a korai osztrák—cseh iparosodást nem hozták az angol vagy nyugat-európai szintre, nem jelentették az ipari forradalom áttörését a 19. század első felében, de ennek ellenére olyan mértékű korai indusztrializációt eredményeztek, amely a birodalmi önellátás és regionális munkamegosztás új, 19. századi feltételeit teremtette meg.

---

* Milward—Saul, 1977. 301.

** Hübner, O.: Die Zoll-Einigung und die Industrie des Zollvereins und Österreichs. Leipzig, 1850. 18—19.

A birodalomépítés felvilágosult abszolutista, merkantilista politikájától támogatott, védővámokkal biztosított, s a belső regionális különbségekre épülő munkamegosztásával széles védett piachoz is juttatott, különböző állami eszközökkel ösztönzött korai iparosítás tehát az osztrák—cseh területeket sok vonatkozásban a kontinens nyugati felén ez időben kibontakozott fejlődési utak követésére indította. Ennek nyomán pedig kicsiben megismétlődött az Európa egészében lejátszódott folyamat: amint a Nyugaton előrehaladó iparosodás keltette szívóhatás az elmaradottabb agrárrégiók — leginkább a 19. század utolsó harmadától meginduló — átalakulását, a nyugati piacok kínálta lehetőségek kihasználását indukálta, ugyanúgy az önellátásra, belső regionális munkamegosztásra törekvő Ausztria—Magyarországon belül hasonló jelenségekre figyelhetünk fel. A Monarchia nyugati területeinek korai iparosodása a keleti területek agrárátalakulásának legfőbb ösztönzőjévé és ezáltal az egész gazdasági fejlődés, sőt az iparosodás igazi lendítőkerekévé vált. A birodalom két fele közötti, egymást kiegészítő gazdasági kapcsolatok és az intenzív kooperáció ugyanis maga is gazdaságfejlesztési követelményeket támasztott, így például az egységes birodalmi közlekedési rendszer kiépítését, amelyet természetesen a Monarchia belpolitikai, közigazgatási, rendfenntartási, s nem utolsósorban külpolitikai, katonai érdekei és törekvései is szükségessé tettek. Az 1830—1840-es évektől azután Ausztria—Magyarország gazdasági fejlődésében új fejezetet nyit a modern közlekedési rendszer kiépítése.

A modern közlekedési rendszer

A modern közlekedési rendszer megteremtésében Ausztria—Magyarország földrajzi adottságai folytán a vízi közlekedés csak alárendelt szerepet játszhatott. A dunai hajózás iránti nagy érdeklődés, valamint a vízi út kiépítésére és a gőzhajózás meghonosítására irányuló törekvések azonban már a 19. század első évtizedeitől egyre nagyobb jelentőségre tettek szert. Az északi születésű Bernhard Antal által épített első gőzhajó ugyan már 1817-ben próbautat tett az osztrák Duna-szakaszon, az igazi fordulatot azonban az angol John Andrews és Joseph Prichard által 1829-ben alapított Dunagőzhajózási Társaság megszületése hozta meg. A következő két évtizedben a gőzhajó nemcsak hogy megjelent a Dunán, de a társaság 51 gőzöse és 200 uszálya 1851-ben már több mint 216 ezer tonna árut szállított.*

---

* Suppan, C. V.: Die Donau und ihre Schiffahrt. Wien, 1917.; Gonda, B.: Die ungarische Schiffahrt. Budapest, 1899.

A döntő fordulatot azonban a vasúthálózat kiépítése hozta meg. Az indítás igen gyors volt. Az 1824-ben (!) hozott döntés alapján 1832-ben adták át az 53 km hosszúságú Linz—Budweis (České Budějovice) 1854-ig lóvontatású vasutat, amely a kontinens első jelentősebb vonala volt, s egyben összeköttetést biztosított a Duna és a Moldva között.

Nem sokáig várattak magukra azonban az igazi, gőzvontatású vasutak sem. 1836-ban a bécsi Rothschild-ház vezetésével, részvénytársasági formában megalakult a Kaiser Ferdinand Nordbahn, amely Bécset a galíciai Bochniával tervezte összekapcsolni. Az építkezés gyorsan haladt, 1839-ben üzembe helyezték a Bécs—Brno vonalat. 1841-ben az állam saját maga lépett fel kezdeményezőként, s kidolgozta az állami vasutak átfogó hálózatának hosszú távú tervét. Az építkezések középpontjában az északi vasút továbbépítése és az ún. déli vasút megépítése állt. Az előbbi 1845-ben már Prágáig megteremtette a kapcsolatot.

A negyvenes évek vasútépítkezései, a birodalmi szempontoktól vezérelve, természetesen Magyarországon is megnyitották a vasútkorszakot. 1846—1847-ben a rövid Pest—Vác szakasz átadásával megnyílt az első vasútvonal, amely a Pest és Bécs közötti összeköttetés megteremtésének részét képezte.

1854-ben az addig felépített 2617 km hosszúságú monarchiai vasutak legnagyobb része állami tulajdonban volt. Ekkor azonban a bécsi gazdaságpolitika, kereken két évtizedre ismét visszatért a magánvasúti rendszerhez, s ennek keretében bontakozott ki a legnagyobb vasútépítési láz. Ehhez hozzájárult az 1854. szeptember 14-i vasúti koncessziós törvény is, amely lehetővé tette az állami kamatgarancia rendszerét, amely az alaptőke után 5%-os kamatot biztosított.

Az ötvenes évek a külföldi és bécsi tőkés csoportok hatalmas befektetései révén egész sor új vonal építésének korszaka lett. Csupán 1867 és 1873 között 4,1 ezer km-ről több mint 9,3 ezer km-re növekedett a vasúthálózat hossza, Magyarországon pedig 2,1 ezerről 6,3 ezer km-re. Ezekben az években a Monarchia vasutai már összekapcsolódtak a porosz, szász, bajor, svájci, román és orosz vasútvonalakkal is.*

Az 1873-as válság után évekre megtorpanó vasútépítkezés az évtized végétől ezúttal ismét az államvasúti rendszer keretében új lendületet nyert.

Az első világháborúig terjedő időszakban Ausztria—Magyarország területén tehát végül is kereken 45 ezer km hosszúságú vasútvonal épült meg, ennél hosszabb vasúthálózat Európában csak két országban volt, az Orosz Birodalomban és Németországban. A vasútvonal minden egyes kilométerére 13,5 km^2 országterület, 10 ezer lakosra számítva pedig valamivel több mint 9 km vasútvonal jutott a Monarchiában.

---

* Grailer, I.: Das Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts. In: Mayer, H. (ed.): Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung, 1848—1948. Wien, 1948.; Kupka, P.: Die Eisenbahnen Österreich—Ungarns 1822—1867. Leipzig, 1868.; Bachinger, K.: Das Verkehrswesen. In: Brusatti (ed.), 1973.; Kaizl, J.: Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Österreich. Leipzig, 1885.

*A vasutak hossza Ausztria—Magyarországon**

Év	(Az 1914. évi határok között, km-ben)	
1837	14	0,2%
1848	1 249	19,4%
1867	6 430	100,0%
1873	15 597	242,5%
1880	18 507	287,8%
1890	26 519	425,6%
1900	36 330	583,1%
1913	44 748	718,3%

Az összmonarchiai hálózat a gazdasági fejlettségi szintkülönbségekhez képest meglepő kiegyensúlyozottságot mutat az osztrák—cseh és a magyar területek között, amennyiben az összes vonalak közel fele Magyarországon épült meg, s ebből következően 10 ezer lakosra Magyarországon közel 2 km-rel hosszabb vasútvonal jutott (8,0, illetve 10,1 km), mint az örökös tartományokban. A nagyjából hasonló sűrűségű vasúthálózat mégis eltért a Monarchia két felében. Egyrészt a Magyarországon kiépített vasutak közel 94%-át egy sínpárral építették meg, míg Ausztriában a vonalak közel egynegyede két vagy többvágányú volt, s a jobban felszerelt osztrák—cseh vasutakon szállított áruk mennyisége 1912-ben a hasonló vonalhosszakon közel kétszer annyi volt, mint Magyarországon. Az örökös tartományokon belül már jóval nagyobb egyenlőtlenséget figyelhetünk meg, hiszen a vasutak közel 42%-a a cseh—morva—sziléziai területeken épült, viszont Galíciára csak a vonalak 18, Bukovinára nem egészen 3, Dalmáciára pedig (részben földrajzi okokból is) 1%-a jutott. Ennek következtében míg Csehországban minden egyes kilométer vasútra 10 km^2 országterület jutott, addig Galíciában 28, Dalmáciában viszont 100 km^2. Galíciában 10 ezer lakosra kevesebb mint fele olyan hosszúságú vasútvonal jutott, mint az osztrák vagy cseh területeken, Dalmáciában viszont egyharmadnyinál is kevesebb.

---

* Mitchell, 1975. 583.

A gazdaság finanszírozása: a külföldi tőke szerepe

A hatalmas iramú, s a nyugat-európaihoz hasonló színvonalú vasútrendszer kiépülése Ausztria—Magyarországon nem lett volna lehetséges külföldi tőkebefektetések nélkül. A tőkeimport általában rendkívül nagy szerepet játszott a Monarchia gazdasági modernizálásában.

Ausztriában és Csehországban a tradicionális gazdaság felszámolásának hatalmas tőkeigényét a belső források nem elégíthették ki, s a finanszírozásban a nyugati, elsősorban a francia tőke játszott fontos szerepet.* Az ötvenes évek osztrák gazdaságtörténetének egyik legjellegzetesebb mozzanata a Pereire testvérek óriási alapítási tevékenysége, amely főként a bank- és vasúthálózat kiépítésében vált fontossá. A Rothschild-ház mellett a legjelentősebb szerepet betöltő Kreditanstalt alapításában a Crédit Mobilier és más francia bankházak működtek közre, az angol tőke tevékenységét pedig az Angol—Osztrák Bank megalapítása fémjelzi. Az osztrák államvasutak és a déli vasút vonalainak kiépítése elsősorban a francia tőke tevékenységéhez fűződik. S az állam pénzügyi forrásainak jelentős részét is a párizsi pénzpiacon felvett államkölcsönök biztosították.

A későbbi évtizedek nagy alapításaiban is fontos szerepet játszott a külföldi tőke. A Länderbank megalapítása a Bontoux-csoport osztrák vállalkozása, amelyet az Union Générale létrehozása után két évvel visznek keresztül. Ezzel egyben az osztrák iparban is fontos pozíciókra tesznek szert az Alpine Montan Ges. és a Böhmische Montan Ges. révén.

A francia tőke ezen újabb tevékenységével egy időben már a német tőke is fontos szerephez jutott az osztrák gazdaságban, főként a Rothschild-csoporttal szövődő mind erősebb kapcsolatok és az újonnan épített vasútvonalak finanszírozásában.

A külföldi tőke szerepét Ausztria—Magyarországon nem azonosíthatjuk a kontinens nyugati felén tapasztalható jelenségekkel, hiszen Franciaországban az angol, Németországban a francia tőke — amellett, hogy már a kezdeti időszakban is kisebb jelentőségű — az ipari forradalom kibontakoztatása, a nagy átalakulás megindulása után többé-kevésbé elvesztette jelentőségét, s jelentéktelenné zsugorodott a belső tőkefelhalmozás ugrásszerűen bővülő forrásai mellett. Sőt ezek az országok hamarosan maguk is a világ legfontosabb tőkeexportáló országaivá váltak. Ezzel szemben Ausztria a tőkefelhalmozás növekedése ellenére továbbra is megmaradt az importtőkére ráutalt országok között, államkölcsönei, vasútépítései, de részben ipari befektetései és hitelügye továbbra is részben a frankfurti és párizsi tőzsdéktől függött. Igaz, a sajátos osztrák gazdasági törvények következtében — amelyek inkább gátolták, mint segítették a részvénytársaságok alakítását, s így az egyéni vagy családi vállalkozásoknak még a századforduló körül is igen nagy súlyt biztosítottak — a gazdaság szféráiban a részvények és a kötvények megoszlása nem fejezi ki kellően a hazai és a külföldi tőke tényleges szerepét a gazdaságban, mégis, bizonyos fenntartásokkal, elfogadható képet nyújt e tekintetben a következő táblázat. Ebből kiderül, hogy az országban kibocsátott kötvények és részvények mintegy $^1/_3$-a még a századforduló körül is az országon kívül volt elhelyezve.

---

* Cameron, 1961.; Cameron, R. (ed.): Banking and Economic Development: Some Lessons of History. Oxford, 1972.

*A külföldi tőke szerepe az osztrák gazdaságban 1900-ban**

Megnevezés	1. Az összes értékpapírok értéke ezer koronában	2. A külföldön elhelyezett értékpapírok értéke ezer koronában	2. rovat az 1. rovat %-ában
Államkölcsön-kötvények	8 741 415	2 697 497	30,8
Közületi kölcsönkötvények	772 734	80 116	10,4
Jelzálog és egyéb obligációk	2 320 172	77 026	3,3
Vasúti elsőbbségi kötvények	4 237 737	3 074 457	71,6
Egyéb közlekedési kötvények	75 448	29 217	38,7
Ipari obligációk	54 080	17 445	32,3
Egyéb kötvények	229 067	8 068	3,5
Közlekedési részvények	1 060 942	609 843	57,48
Bankrészvények	807 600	168 437	20,9
Biztosítóintézeti részvények	41 650	13 930	33,4
Ipari részvények	735 139	80 554	10,9
Összesen	19 075 984	6 856 590	35,9

A táblázat világosan mutatja, hogy a külföldi tőkebefektetések a 19. század végén még igen jelentősek voltak, de ugyanakkor utal arra is, hogy fontosságuk már csökkent. Szembetűnő ugyanis, hogy az osztrák gazdaságban található külföldi tőke lényegében két területre koncentrálódik, az államkölcsönök és a közlekedés szféráira. A kereken 6,9 milliárd korona összes külföldi tőkéből 6,4 milliárd korona a gazdaság e két szektorának működését szolgálta. Egyes becslések szerint az osztrák államkölcsön-kötvények egynegyede volt külföldön a háború előtt. Ugyanakkor a hetvenes—nyolcvanas években leggyorsabban fejlődő bank- és iparügy már lényegében a külföldi tőkétől függetlenül növekedett, hiszen az összes külföldi befektetéseknek már mindössze 3-4%-a esik csupán ezen területekre.

---

* Tabellen zur Währungsstatistik. 2. rész Wien, 1902.

Ha Ausztriában nem is tekinthető olyan átmeneti jellegűnek a külföldi tőke szerepe, mint a kontinens nyugati országaiban, mégis megállapítható az a hasonlóság, hogy a külföldi tőkét itt is főként a modern gazdaság kibontakozásának kezdeti periódusában vették igénybe; szerepe az infrastruktúra kiépítésének finanszírozásában dominált, míg a többi, s a fejlődés előrehaladásával egyre inkább dinamikussá váló ágazatokban csupán elenyésző jelentőségű volt. Az újabb kutatások egyenesen arra utalnak, hogy a külföldi tőke relatív súlya csökkent a századforduló után. Nemcsak az új tőkebefektetések nem tartottak lépést a nemzeti jövedelem növekedésével, hanem számottevő értékpapír-repatriálás is volt.

Az osztrák—cseh fejlődés azonban nemcsak ennyiben mutat hasonlóságokat a tőkés gazdaság nyugat-európai növekedésével. Erre utal az a jelenség is, hogy fejlődése során az osztrák gazdaság tőkeimportáló országból igen hamar maga is sajátos „tőkeexportálóvá” válik. Ausztria esetében azonban nem arról volt szó, mint Franciaországban vagy Németországban, ahol a kezdeti tőkeimportot *felváltotta* az érett gazdaság tőkeexportja, hanem arról, hogy az erősen csökkenő jelentőségű tőkeimport *mellett* egyre jobban növekedett a tőkeexportáló tevékenység is. Másrészt Bécs tőkekivitele abban is jelentősen eltért a nyugat-európai országok tőkeexportjától, hogy legnagyobb része nem is tekinthető valóságos tőkekivitelnek, hanem az Osztrák—Magyar Monarchia elmaradottabb területeire, az össz-Monarchia finanszírozására irányult és csak viszonylag kis részben a birodalmon kívül eső országokba. A 20. század elején fennálló mintegy 7 milliárd korona külföldi adósságteherrel szemben a Magyarországon befektetett 4,7 milliárd korona osztrák tőke állt, ami mellett kb. 0,5-1 milliárd korona, főként balkáni kihelyezést is számításba kell venni. Az osztrák tőkekihelyezések összege tehát a nyugat-európai országok hasonló adataival egybevetve rendkívül alacsony. Az egy lakosra jutó tőkekivitel a világháború előtt Franciaországban 1250 frank, Németországban 450 frank, Ausztriában viszont mindössze 180 frank. Ez utóbbi összeg az Ausztriába behozott külföldi tőke mennyiségének csupán mintegy 30%-át tette ki. A tőkebehozatal és a szűkebb osztrák—cseh területeken kívüli befektetés lényegében egyensúlyban volt. Ausztria ebben a vonatkozásban is sajátos átmeneti helyzetet képviselt a nyugat- és kelet-európai fejlődés között.*

---

* Benedikt, H.: Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Josephs-Zeit. Wien—München, 1958.; Křižek, J.: Die wirtschaftlichen Grundzüge des österreichisch—ungarischen Imperialismus der Vorkriegszeit. Prag, 1963.

Gyökeresen eltérő képet mutatnak az Osztrák—Magyar Monarchia keleti területei, beleértve Magyarországot is. A gazdaság átalakításának, a Monarchián belüli munkamegosztás megteremtésének hatalmas tőkeszükséglete kiáltó ellentétben állt a belső felhalmozás gyengeségével. Ez utóbbi nemcsak a gazdaság nagyobb elmaradottságának következménye volt, hanem azzal is összefüggött, hogy a fennmaradt nagybirtokrendszer részben a régi pazarló fogyasztás hagyományát is konzerválta, s ezért az uralkodó gazdasági ágazat a tőkefelhalmozás viszonylag kicsiny forrása lehetett csupán. Az alacsony felhalmozási szint annál is elégtelenebb volt a beruházási igényekhez képest, mivel az átalakulás különösen lassan indult meg. A későn meginduló modernizálódás tőkeszükséglete pedig a technikai fejlődés, a technológiai előrehaladás nyomán emelkedett. Az infrastruktúra kiépítése olyan periódusban kezdődött meg, amikor az iparosodás még semmiféle forrást nem biztosított e hatalmas beruházásokhoz.

Magyarországon, mint a Habsburg Birodalom, majd a későbbi Osztrák—Magyar Monarchia egyik részében, már a 19. század közepétől nagy volumenű a külső befektetés. Közvetlenül az 1848. évi szabadságharc leverése után indultak meg az első nagyobb osztrák befektetések, főként a vasút és a hajózás, de ezzel kapcsolatban a bányászat területén is. (Ezt akkor is érdemes külön vizsgálni, ha a szó szoros értelmében nem külföldi befektetésekről volt szó az egységes Monarchiában, de mégsem a szűkebb értelemben vett belső felhalmozásból eredő tőkebefektetésekkel állunk szemben.) Az 1850-es évek folyamán a feketeszén-bányászat 100, a barnaszéntermelés 75%-a osztrák kézen volt, vagyis a szénbányászat megindítása lényegében osztrák tőkével történt. Hasonló volt a helyzet a cukoriparban is. Már ezek az adatok is felhívják a figyelmet a Magyarországra irányuló tőkebefektetések sajátos vonásaira, mindenekelőtt azok korai megindulására. Az osztrák tőke első nagy befektetései nemcsak hogy néhány évtizeddel megelőzték a Nyugat nagy kelet-európai tőkekivitelét, de lényegében egybeestek az osztrák, német vagy skandináv területekre irányuló tőkebefektetésekkel is. Ugyanakkor a befektetések formái lényegesen eltértek a korszakban általános közlekedési vagy államkölcsön-nyújtási gyakorlattól, amennyiben azok mellett meglepően nagy szerepet játszott az ipari alapítás is. Ezt az a sajátos helyzet magyarázza, hogy a Habsburg Birodalmon belül tulajdonképpen nem a szó igazi értelmében vett tőkekivitelről volt szó, hanem a birodalom fejlettebb központjának befektetéseiről a birodalom elmaradottabb területén. A közlekedési vonalak kiépítésekor ezért úgyszólván természetesen kapcsolódott a magyar vasutakhoz közel fekvő szénbányák megnyitása is.

A hatvanas évek végének konjunktúráját, amelyet az 1873-as válságig óriási alapítási láz kísért nyomon, az osztrák tőkének a pénz- és értékpapírpiacra való tömeges beáramlása jellemezte. A fellendülő vasútépítés, az újonnan létrejövő magyar polgári államapparátus, s az ezzel együtt járó államkölcsönüzlet, a hitelszervezet gyors kiépülése, de bizonyos fokig a még egészében gyengén fejlődő ipar beruházásainak egy része is a bécsi bankházaknál talált fedezetet. Így ebben a rövid — de a gazdasági fejlődés szempontjából kétségtelenül igen jelentős — periódusban a mintegy 1,5 milliárd korona osztrák és külföldi tőke ténylegesen 50%-kal meghaladta a belső, magyarországi tőkeakkumulációt.

Igaz, a századfordulóig tartó periódusban ez az arány csökken, 1873 és 1900 között a belső források és külső befektetések a magyar gazdaság finanszírozásában 55 : 45 arányban állapíthatók meg. A századforduló körül a kibocsátott magyar államkölcsönkötvények 62%-a, a vasúti kötvények 65%-a volt Magyarországon kívül, de a Magyarországra irányuló tőkebefektetésekben — különösen a nyolcvanas évektől — világosan észlelhető volt a működőtőke-befektetések szerepének növekedése. Így mindenekelőtt a magyarországi hitelrendszer, s elsősorban a budapesti nagybankok újabb megerősödése elválaszthatatlan az osztrák tőketevékenységtől. A magyarországi hitelrendszer egyik bázisát, a Magyar Általános Hitelbankot még közvetlenül a kiegyezés után a bécsi Rothschild-csoport s a Kreditanstalt alapította, közvetlen részvényérdekeltsége és befolyása mindvégig igen jelentős maradt. A nyolcvanas években mindenek. előtt a Wiener Bankverein és a Länderbank létesített budapesti nagybankokat. Ezek részvényeinek legalább 55%-a nem magyarországi tőkések tulajdonában volt. A korszak ipari beruházásainak mintegy felét az osztrák tőke tevékenységéből származtathatjuk. 1900 körül a magyar gyáripar részvénytőkéjének 42%-át teljesen az osztrák és külföldi tőke ellenőrizte.

A századforduló után az osztrák és a külföldi tőke viszonylagos részesedése a magyar gazdaság finanszírozásában kétségkívül erősen csökkent. Az a nagy mennyiségű tőke, amely Magyarországra a 19. század utolsó harmadában beáramlott, indukálóan hatott a belső tőkeképződés megerősödésére, s szélesebb értelemben a gazdaság fellendülésére is. Ez a tőkeimport hozzájárult ahhoz, hogy a magyar gazdaság növekedése autonóm jellegűvé váljon, s a belső termelés mind jobban képes legyen a gazdaság által igényelt tőkeszükséglet kielégítésére. Ez lehetővé tette, hogy később ne legyen a kezdeti fejlődési szakaszhoz hasonló mértékben ráutalva az importált tőkére.

Ennek következtében a korábbinál viszonylag kevesebb, 1900—1913 között mintegy 1,75 milliárd korona új osztrák és külföldi tőke áramlott az országba, s ebből közel 600 millióra rúgott a bankokba és iparvállalatokba fektetett tőke. Ebben az időszakban a magyar gazdaság finanszírozásában a külső források már csupán 25%-kal részesedtek.

Egészen 1867 és 1914 között 6,8 milliárd korona értékű osztrák és külföldi tőkét fektettek be Magyarországon, s ez az összes befektetések 40%-át fedezte.*

---

* Fellner Frigyes: A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. Budapest, 1908.; Berend T. Iván—Ránki György: Nemzeti jövedelem és tőkefelhalmozás Magyarországon 1867—1914. Történelmi Szemle, 2. 1966.; Katus László: A kelet-európai iparosodás és az „önálló tőkés fejlődés" kérdéséhez. Történelmi Szemle, 1. 1967.

A külső tőkecsoportok még 1913-ban is kezükben tartották a magyar államadóssági kötvények 55 — más források 40%-ra utalnak —, még nem állami kézben levő vasúti elsőbbségi kötvények 44, a záloglevelek és községi kötvények 56%-át. Mindezekben az osztrák tőke mellett a német tőke előretörése tapasztalható. Ez utóbbi a vasúti kötvények 37, az államadóssági címletek 25-30%-át birtokolta. A vezető magyarországi hitelintézetek osztrák patrónusai mögött sorra megjelentek a német bankok is, így a Hitelbank mögött a Diskonto Gesellschaft, a Kereskedelmi Bank mögött a Deutsche Bank, s a századforduló után megerősödő Magyar Bank a Darmstädter Bankkal került szoros, de nem egyenrangú üzleti viszonyba. Igaz, az iparban is csökkent a „külföldi” tőke részesedése, a századforduló körüli 42%-ról 36%-ra, de egyes kulcsiparágakban, pl. a gépiparban, a bőriparban, a vegyiparban még így is több mint 50%-ot ellenőrzött, s döntő szerepe volt a bányászatban és kohászatban is.

*A magyarországi beruházások arányai**

Időszak	Osztrák és külföldi tőke	Belső akkumuláció
	a magyarországi beruházások %-ában	
1867—1873	60	40
1873—1900	45	55
1900—1913	25	75

Magyarországon tehát a modern gazdaság kialakulásának egész korszakában meghatározó szerepet játszott az osztrák tőke, s a belső felhalmozás önmagában mindvégig elégtelen maradt a gazdaság tőkeszükségletének kielégítésére. Ha az osztrák és külföldi tőke szerepének csökkenése ez esetben is felismerhető, és a 20. század elején már figyelmet érdemel, ez a csökkenés nem hasonlítható az ausztriaihoz. Ugyanúgy, ahogy a Magyarország részéről is megjelenő tőkekivitel — a német és osztrák nagybankok balkáni üzleteibe való szerény bekapcsolódás révén — a 20. század elején felvett osztrák és külföldi hitelek összegének mintegy 5%-ára rúgott csupán.**

---

* Berend—Ránki, 1966.

** Vö. Berend—Ránki, 1955.

A bank- és hitelrendszer kiépülése

Ausztria tehát, miután különösen a tőkés átalakulás első periódusában jelentős külső tőkeforrásokat vett igénybe, a legfontosabb vasúti és más infrastrukturális beruházásai után egyre inkább „önellátóvá”, s a Monarchia elmaradottabb területeinek, azon belül Magyarországnak is legfőbb tőkeellátójává vált. A tőkeimport csökkenő szerepe Ausztria—Magyarországon szoros összefüggésben állt a modern belső bank- és hitelrendszer kiépülésével.

A modern hitelrendszer kezdetei a Monarchiában a 19. század elejére nyúlnak vissza. A századelő pénzügyi bizonytalansága, a háborús kiadások okozta infláció miatt először 1811-ben szükséges a devalváció (amikor is 5 : 1 arányban váltották át a forgalomban levő papírpénzt). Ennek átmeneti sikere után 1816-ban ismét sor került pénzreformra, ennek kapcsán létrehozták a francia központi bank analógiájára a jegybankként működő „privilegizált Osztrák Nemzeti Bankot”, amely a kibocsátott papírpénznek 1820-tól ezüstfedezetet, 1892-től pedig aranyalapot biztosított. (Az Osztrák Nemzeti Bankot 1877-ben Osztrák—Magyar Bankká szervezték át.) A 19. század első felében a Nemzeti Bank azonban messze túllépve a hagyományos jegybanki szerepkörön, az ipari és kereskedelmi hitelezésben is fontos szerepet vállalt. Ezt a feladatot azonban a bank nem annyira közvetlen hitelnyújtásokkal, hanem inkább a magánbankok közreműködésével látta el. A korszak pénzügyi életében fontos szerepet játszó magánbankok számára ugyanis olcsó hiteleket és vissz-leszámítolást biztosított.

A modern hitelrendszer úttörői tehát, a Nemzeti Bank mellett, a jelentős tőkeerejű magánbankházak voltak, mint az S. M. Rothschild, Simon Sina, Arnstein & Eskeles, Wodiáner, Königswarter és más bankházak, amelyek jelentős szerepet játszottak az államkölcsönök és a mezőgazdasági hitelek folyósításában. Két legtekintélyesebb képviselőjük S. M. Rothschild és S. G. Sina révén azonban az áruforgalom hitelezésében, sőt ipari alapítások finanszírozásában is közreműködtek.

A hitelélet a 19. század első évtizedeinek harmadik legfőbb intézményét a takarékpénztárak reprezentálták. Számuk 1866-ig az osztrák—cseh területeken 124-re rúgott.*

Magyarországon gyakorlatilag az 1860-as évekig a hitelezésben ugyanezen három intézmény tevékenysége emelhető ki: az Osztrák Nemzeti Banké, a magánbankoké és az Ausztriához képest ugyan később meghonosodó, de helyi vonatkozásban mégis jelentős takarékpénztáraké. Az 1836-ban alapított Pesti

---

* Pressburger, S.: Österreichische Notenbank 1816—1966. Wien, 1966.; März, E.—Söcher, K.: Währung und Bankwesen in Cisleithanien. In: Brusatti (ed.), 1973.

Hazai Első Takarékpénztárt több hasonló intézmény, 1860-ig már 80 pénzintézet követte.

Mindezen előzmények ellenére a modern bankrendszer születése Ausztria—Magyarországon csak a 19. század ötvenes—hatvanas éveire esett, Magyarország esetében pedig kétséget kizáróan az 1867. évi kiegyezéstől keltezhetjük ezt az új korszakot, nem nehéz felismerni a német és francia hatást.

A modern nagybankok sorát az 1853 nyarán kiadott császári engedélyezés alapján Bécsben létesített Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft nyitotta meg. E kimondottan kereskedelmi és ipari tevékenység hitelellátásának céljával létesült részvénytársasági bank alapítói között jól ismert magánbankárok is feltűntek. Két évvel később a Pereire testvérekkel versenyző Anselm Rothschild szerezte meg a császári engedélyt az Österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe alapítására.

Ezekkel a bankokkal a Monarchiában is létrejöttek tehát a francia Crédit Mobilier típusú pénzintézetek, amelyek a tőkék összegyűjtésével programszerűen vettek részt az alapítási tevékenységben.

A bankalapítások ezt követően gyakoribbá váltak. A leszámítoló bankok és takarékintézetek mellett 1864-ben újabb általános bank is létrejött, az Allgemeine Boden-Creditanstalt. Még ugyanezen évben, ugyancsak általános bankként hozták létre az Anglo-Österreichische Bankot. A sort az évtized folyamán a Wiener Bankverein (1869), az Union Bank (1870), s később a Länderbank (1880) egészítette ki. Ezekhez csatlakozott 1868-ban a legjelentősebb prágai mobilbank, a Živnostenská banka pro Čechy a Moravu.

Az osztrák—magyar kiegyezést követően a magyar „Gründerzeit" éveiben, a fővárosban — mint gunyorosan megjegyezték — már minden háztömbnek külön takarékpénztára volt. 1873-ra 637 pénzintézet működött az országban, közöttük már néhány valóságos nagybank is, élükön az 1867-ben létrehozott Magyar Általános Hitelbankkal.

A spekulációs hullám hátán létrejött intézmények legnagyobb része azonban hajótörést szenvedett az 1873. évi válság zátonyán.

A magyar pénzpiac újjászervezésére csak a hetvenes—nyolcvanas évek fordulójától kerül sor. Ekkor a jelentős osztrák pénzcsoportok, bécsi nagybankok közreműködésével néhány, esetenként évtizedek óta fennálló kicsiny magyarországi pénzintézetet alakítanak át számottevő tőkebefektetésekkel nagybankká. Így emelkedik fel a Hitelbank mellé, a Wiener Bankverein közreműködésével a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, a Pesti Hazai Első Takarékpénztár és a Magyar Leszámítoló- és Pénzváltóbank is.*

Az alapjaiban 1850—1880 között kiépült modern bankrendszer a századvégen és a világháború előtti évtizedekben hatalmas fejlődési utat tett meg Ausztria—Magyarországon.

---

* Matlekovits, A. [Sándor]: Das Königreich Ungarn. Leipzig, 1900.; Magyar Statisztikai Közlemények, 35. köt., A Magyar Szent Korona Országainak Hitelintézetei az 1894—1909. években. Budapest, 1913.

A századforduló körül 63 részvénytársasági nagybank, 559 takarékpénztár és mintegy 5 ezer hitelszövetkezet alkotta az osztrák—cseh területek pénzintézeti hálózatát. (Ezekből Csehországban működött 20 nagybank, 152 takarékpénztár és mintegy 2270 hitelszövetkezet.)

1 milliárd koronát valamelyest meghaladó saját tőkeállomány mellett a pénzintézeti hálózaton keresztül összegyűjtött takarékbetétek összege 3,8 milliárd koronát tett ki. Az utóbbi adat különösen azért érdekes, mivel jól mutatja a kontinentális bankrendszer alapvető funkcióját. Nemcsak azt emelhetjük ki, hogy a betétállomány közel négyszer volt nagyobb a bankok saját tőkéjénél, de azt is, hogy a betétállomány növekedéséből képződött a pénzintézetek erősödésének legfőbb forrása. Érdemes ugyanakkor megemlíteni, hogy az ausztriai betétállomány összege a századforduló körül mintegy 10%-kal meghaladta a franciaországi betétállomány volumenét, háromszor akkora volt, mint az olaszországi, viszont a németországi pénzintézetek betétállományának csak kereken 40%-át érte el.

*Részvénytársasági bankok az osztrák—cseh területeken**

Év	Szám	Alaptőke	Vagyon
		millió korona	
1880	406	1 255	3 954
1900	622	2 010	8 371
1912	780	4 171	19 946

Az osztrák—cseh bankrendszer fejlettsége és tőkeereje volt a gazdaság finanszírozásának legfőbb forrása. Már működése első szakaszában, az 1850—1870-es években rendkívül aktív szerepet vállalt az alapítási tevékenység felvirágzásában, vagyis messze túllépett a hagyományos bankhitelezés feladatkörén. Különösen a Rothschild-ház hatalmas közlekedési vállalkozásait emelhetjük ki, közöttük is a vezető Dunagőzhajózási Társaság szerepét. A fő vasútvonalakat is döntően a Kreditanstalt finanszírozta. Az 1890-es évektől azután a bankok érdeklődése egyre nagyobb mértékben kiterjedt az ipari alapításokra is, s az indusztrializáció igen fontos tényezője lett. A Monarchia nyugati területein, Németországhoz hasonlóan vagy még annál is nagyobb mértékben beszélhetünk a bankok elsődlegességéről a gazdaságfejlesztés, a modern gazdasági átalakulás terén. A magánvállalkozás valóságos ura lett a híres osztrák „haute finance".

---

* Berend—Ránki, 1976. 95.

A háború előtt a legnagyobb bankcsoportok körül egyre növekvő ipari érdekeltségi hálózat bontakozott ki. A legnagyobb a Kreditanstalt-csoport. A Wienerbankverein és a Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft főként a nehézipar ágaiban — bányászat, kohászat, gépgyártás —, valamint a papír-, textil-, vegy- és üvegiparban. A Länderbank, az Anglo-Österreichische Bank és a Bodencredit-Anstalt pedig főként az újonnan létrejövő vegyiparban és villamosiparban rendelkezett befolyással. A vizsgált periódusban a pénzintézetek üzleti tevékenységében mindvégig rendkívül fontos szerepet játszott a jelzáloghitelezés. A nagybirtok korszerűsítése a modern tőkés hitelrendszer működésének középpontjába állította a földbirtok finanszírozását.

A századforduló körül az osztrák—cseh pénzintézeti hálózat egész saját és idegen tőkeállományának — beleértve a vidéki jelzálogintézeteket is — több mint felére rúgott a jelzáloghitelek összege.

Az osztrák—cseh területeket uraló banktőkén belül a századfordulóig lényegében Bécs vezető szerepe érvényesült. A bankok saját tőkeállományát figyelembe véve az osztrák—cseh bankok tőkeállományán belül 1900-ban 3 : 1 arányban az osztrák tőke dominált. A századforduló után a cseh tőke megerősödése és térhódítása jutott kifejezésre a banktőkén belüli arányok lényeges eltolódásában. A világháború előtt az arány már 2 : 1-re módosult. Jóllehet a rövid lejáratú hitelek terén az osztrák bankok szerepe még mindig mintegy ötszörösen haladta meg a cseh bankokét.*

Magyarországon a modern bankrendszer fejlődése sok hasonlóságot mutat az előbb vázolt folyamattal. A saját és idegen tőke állományának rohamos növekedése a 19. század második felében a finanszírozás legfőbb forrása lett. A bankok és takarékpénztárak, amelyek a külföldi tőke mellett a kereskedelemben, iparban és mezőgazdaságban felhalmozott tőkéket, a kisemberek megtakarításait összegyűjtve hatalmas összegekkel rendelkeztek, működésükkel elsősorban a mezőgazdaság érdekeit szolgálták. A pénzintézetek egyik vezető üzletágát a nagybirtok hitelellátását szolgáló jelzáloghitelezés képezte. A jelzáloghitelek állománya a 19. század második felében a pénzintézetek saját és idegen

---

* März, E.: Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I. Wien, 1968.; Křižek, J.: Beitrag zur Geschichte der Entstehung und des Einflusses des Finanzkapitals in der Habsburg Monarchie in den Jahren 1900—1914. Die Frage des Finanzkapitals in der Österreichisch—Ungarischen Monarchie 1900—1918 Bukarest, 1965.; Steiner, F.: Die Entwicklung des Mobilbankwesens in Österreich. Wien, 1913.; Tafeln zur Währungsstatistik. 2. rész Wien, 1904.; Corti, E. Das Haus Rothschild in der Zeit seiner Blüte 1830—1871. Leipzig, 1928.; Rudolph, R.: Banking and Industrialization in Austria—Hungary. The Role of Banks in the Industrialization ot the Czech Crownland 1873—1914. Cambridge,—London, 1976.

*A magyarországi pénzintézetek saját és idegen tőkeállománya**
1000 koronában

Év	Alap- és tartaléktőke	Betétek	Összesen	Index 1848=100
1848	3 724	19 138	22 862	100
1867	28 874	143 126	172 000	750
1873	199 588	348 416	548 004	2 380
1880	192 734	610 524	803 258	3 500
1890	348 532	1 104 595	1 453 127	6 340
1900	833 381	1 773 631	2 607 012	7 698
1913	2 568 397	4 123 596	6 691 993	29 270

tőkéinek — az osztrák—cseh szintet is valamelyest meghaladva — általában 50-60%-át tette ki. Pedig a földbirtokra adott jelzáloghiteleknek csak mintegy 40%-a származott a magyar hitelintézetektől és további egyharmada volt külföldi elhelyezés.

Mindezek alapján egyértelműen megállapítható, hogy Ausztria—Magyarország gazdaságának, a vasútrendszer mellett talán éppen a modern bank- és hitelrendszer volt legfejlettebb, legerősebb ágazata, mely karakterisztikusan fejezte ki egyrészt a Monarchia gazdaságának többnemzetiségű jellegét és egyidejűleg egy Bécs—Budapest—Prága-hierarchiát. Ez nem jelenti azonban A. Gerschenkron jól ismert tézisének feltétlen igazolását. Gerschenkron Közép-Európára vonatkozó, az elmaradottság mérsékeltebb, közepes szintjére érvényesnek mondott megállapítását, miszerint itt a belső tőkefelhalmozás gyengeségét a bankok tevékenysége, a kisebb tőkék összegyűjtése, s az ipar fejlesztésének szolgálatába állítása hidalja át, E. März például azzal utasítja el, hogy a rendkívül erős osztrák bankrendszer még az 1880-as években sem fejtett ki jelentős alapítói tevékenységet. A „Gründerzeit" spekulációtól fűtött éveiben, de ezt követően is, az osztrák Crédit Mobilier-bankok tulajdonképpen nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket az iparfejlesztés terén, s a mobilbankok igazi tevékenységének periódusa egészében véve nagyon rövid volt. A bankok valódi ipari tevékenysége tehát — E. März Magyarországra is elfogadható érvelésében — csak a „második gründolási korszak"-ban, a háborút megelőző évtizedekben, az 1890-es évektől (de különösen 1904 és 1912 között) bontakozott ki, ekkor már az ipari és banktőke finánctőkés jellegű összefonódása jegyében végrehajtott jelentős nagyipari alapításokkal.

Ausztria—Magyarország modern gazdaságának kialakulásában a közlekedés és a bankrendszer vitathatatlanul központi szerepet játszott, s mindkettő összefüggött a mezőgazdaság fellendülésével.

---

* Magyar Statisztikai Közlemények. Budapest, 1913. 35. köt.

A modern agrár átalakulás

A földtulajdon 18—19. század fordulójától lejátszódó fokozatos, főként a Monarchia egyes régióiban jelentős átalakulása, majd 1848-as forradalmi rendezése (bár egyes, elmaradottabb keleti, délkeleti területeken még sokáig fennmaradtak a tradicionális földbirtoklási viszonyok) megnyitotta az utat a modern tőkés mezőgazdaság kibontakozása előtt. Ahhoz, hogy a Monarchia különböző országai és régiói valóban végig is járják az átalakulás valóságos agrárforradalmat teremtő útját, nem volt elegendő az elavult termelési viszonyok eltakarítása és a modern polgári intézményrendszer átültetése. A jobbágyság munkaerejének felszabadítása lehetővé tette a modern bérmunka bevezetését, illetve a szabad paraszti gazdálkodás kibontakozását, de minderre aligha kerülhetett volna sor a mezőgazdaság megfelelő hitelellátása, vagyis a bankrendszer kiépülése, továbbá a korszerű és olcsó tömegszállítás piactermelő és integráló hatásai nélkül.

Ha az elmaradottabb európai régiók agrárfejlődését elsősorban az iparosodott Nyugat-Európa ugrásszerűen növekvő importigényei ösztönözték, Ausztria—Magyarország esetében nem elsősorban az exportlehetőségek teremtik meg a hajtóerőt. Ebből a szempontból a soknemzetiségű Monarchia hagyományos belső munkamegosztása, s a 18. század közepe óta a felvilágosult abszolutizmus merkantilista politikájától ösztönzött korai osztrák—cseh iparosodás játszott meghatározó szerepet. A Lajtán túli területeknek a 18—19. század fordulójától nekilendülő, korábban már bemutatott iparosodása ugyanis olyan belső piacot teremtett, amely „kicsiben", monarchiai méretekben, ugyanazon folyamatok kibontakozását ösztönözte, amelyet összeurópai, sőt világgazdasági méretekben az angol ipari forradalom, illetve Nyugat-Európa iparosodása idézett elő.

Mindezen folyamatok együttes hatására bontakozik ki Ausztria—Magyarország mezőgazdaságának modern átalakulása és fellendülése.

Az ingyenrobottól megfosztott, de egyben az érdektelen, előrehaladást gátló jobbágyi munkától is megszabaduló nagybirtok, amely az 1820—1830-as években a Széchenyi István gróf által is oly világosan megfogalmazott hitelhiánytól szenvedett, s ezért csak lassan, nehezen lépett a bérmunka alkalmazásának útjára, a század közepétől hatalmas pénzforrásokhoz jutott. A jobbágyfelszabadítás, illetve az úrbéres földek átadása fejében kapott kártalanítás önmagában is nagy összegeket jelentett. A Schwarzenbergek több mint 3,7, Franz Liechtenstein herceg 2,2 millió és Alois Liechtenstein herceg közel 1 millió koronás kártalanítása induló tőkét biztosított nagyüzemeik modernizálásához. Az örökös tartományokban nem kevesebb, mint 580 millió aranykorona kártalanítást fizettek ki, s ebből a hatalmas nagybirtokok több mint 450 millió koronához jutottak. A nagybirtok és a parasztgazdaság tőkehiánya azonban csak a modern hitelrendszer és az ennek keretében rohamosan emelkedő jelzáloghitelezés nyomán szűnik meg. Az osztrák—cseh területeken 1858-ban a jelzáloghitel-állomány 2,2, 1907-ben pedig 13,4 milliárd koronát tett ki, Magyarországon 1858-ban 0,1 milliárd, 1907-ben pedig 2,8 milliárd koronát. A fél évszázad leforgása alatt több mint hatszorosára emelkedő osztrák és sokszorosára ugró — csupán a századforduló körül is több mint megháromszorozódó — magyar jelzálog-hitelezés önmagában is mutatja a bankhitelek szerepének rendkívüli növekedését a mezőgazdaság tőkeellátásában. A gyors emelkedés mellett különösen szemléletessé teszi a jelzálog-hitelezés szerepét, ha a hitelek összegét a szántóterület értékével vetjük össze. Ez esetben a 20. század elején Magyarországon a földbirtokra folyósított bankhitelek összege a szántóterület értékének 40%-a körül mozgott, Ausztriában ez az arány még magasabb volt. A nagybirtok különlegesen nagyarányú eladósodása azt mutatja, hogy a mezőgazdaság tőkeellátása bankhitelek útján (ha ez a parasztgazdaságra nem is volt érvényes) lényegében megoldódott, s a földbirtokosok ezúton hozzájutottak a gazdaság modernizálásához szükséges pénzhez.

A század közepétől, utolsó harmadától tehát gyakorlatilag elhárult az akadály a bérmunka tömeges alkalmazása, s az ehhez szükséges felszerelések, gépek munkába állítása elől. Magyarországon a föld nélkül felszabadult 1,1 millió jobbágycsalád a 19. század második felében, részben a hatalmas folyamszabályozási, vasútépítési munkálatoknál talált megélhetést, nagyrészt azonban a nagybirtokon lett bérmunkás. A századfordulóig a nagybirtok cselédeinek és a mezőgazdasági munkásoknak a száma gyorsabban növekedett, mint a lakosság létszáma, tehát nemcsak a volt földnélküliek, de a töredék parcellákkal rendelkezők egy része is a mezőgazdasági bérmunkások közé került. Magyarországon az agrárlakosság 39%-a bérmunkás volt.

Az osztrák és cseh területeken a föld nélküli parasztság viszonylag nagyobb részét szívta fel az ipar, de a mezőgazdaságban maradt földnélküliek bérmunkássá válása is jóval gyorsabban játszódott le. A földdel nem rendelkező és az iparban el nem helyezkedő paraszti lakosság a 19. század második felében mezőgazdasági bérmunkássá vált, s 1900-ban a szűkebb értelemben vett osztrák területek agrárlakosságának 30%-a, a cseh agrárlakosságnak pedig 36%-a élt mezőgazdasági bérmunkából.

A bérmunka elterjedése, a modern tőkés munkaszervezet kialakulásának e központi tényezője, szorosan összefüggött a földbirtokok gazdasági felszereltségével. Ennek a 19. század második felében már a *gépek* megjelenése és elterjedése volt a legjobb mutatója. A Monarchia nyugati felében természetesen korábban, már az ötvenes években megjelentek a gépek. Albrecht főherceg uradalmán, a Teschen melletti Ustrónban már 1836-ban, a Schwarzenberg hercegi uradalomban, Jeseguv Dul-ban 1850-ben indult meg a mezőgazdasági gépgyártás. Fontosabb volt azonban az osztrák, cseh és magyar területeken létesült tőkés ipari üzemek mezőgazdasági gépgyártása. A bécsi Burg, Sigl vagy

Kugler, a prágai J. Carow, vagy a Borrosch & Eichman, a mosonmagyaróvári Kühne gépgyár és számos kisebb-nagyobb üzem megkezdte a mezőgazdasági felszerelések, gépek hazai gyártását. A korszerű gépek, így például a gőzcséplők úgyszólván kizárólagos beszerzési forrása azonban eleinte Anglia volt. Az 1873. évi bécsi világkiállítás egyértelműen tükrözte az angol gépek uralmát a monarchiai piacon. Ezzel is függött össze, hogy már 1857-ben az angol Clayton & Shuttleworth gépgyár átvette a bécsi L. Weiss cég üzemét, majd Magyarországon is gépjavító üzemet rendezett be, hogy azután a századfordulón az ország egyik legnagyobb mezőgazdasági gépgyárát hozza létre. A fontosabb gépeket ugyan a 20. század elejéig nagyrészt importból szerezték be, a Monarchia mezőgazdasági szerszám- és gépszükségletének háromnegyedét azonban ekkor már önmaga állította elő. A gépek viszont még nem terjedtek el széles körben, hiszen az 1902. júniusi gépszámlálás a Monarchia több mint 2,8 millió gazdaságából mindössze 233 ezerben talált állati vontatású és 38 ezer gazdaságban gépi meghajtású mezőgazdasági gépeket, vagyis a gazdaságok mindössze 9%-a használt gépet.

A gőzgép eleve nehezen hódított teret a mezőgazdaságban. Alkalmazhatósága korlátozott volt. A regionális különbségek azonban ennek ellenére a gépesítés teljesen eltérő fokát tükrözték a Monarchia különböző területein. Az 1902-es gépszámlálás tanúsága szerint a legjobban gépesített üzemek a cseh területeken jöttek létre. A gazdaságoknak itt ugyanis már 49%-a, de az 5 hektárnál nagyobb gazdaságok mindegyike használt már gépet.*

A magyar mezőgazdaság gépparkjának fejlődése jóval mérsékeltebb volt. Az 1871 évi és az 1895. évi mezőgazdasági összeírások között a gőzekék száma 7-ről 159-re, a gőzcséplőké több mint 3,5-szeresére, a lóvontatású vetőgépek állománya közel hétszeresére, a lóvontatású arató- és kaszálógépek száma közel háromszorosára emelkedett. A 20. század elején bekövetkezett további előrehaladás eredményeként a cséplés 90%-át már gőzgéppel végezték, s a géppark mintegy megkétszereződött.

A Monarchia keleti-délkeleti területein viszont a gépesítés még tovább váratott magára. A galíciai mezőgazdaságban 1902-ben mindössze 511 gőzgép működött. Az egyéb mezőgazdasági gépek „elterjedtségére” utal, hogy minden 1973-ik gazdaságra jutott belőlük egyetlen darab (a szűkebb osztrák—cseh területeken minden 342-ik gazdaságra).**

A dalmáciai állapotokat jól mutatja, hogy az elmaradott parasztgazdaságok 96%-a a megélhetéshez elégtelen 10 hektár alatti földterülettel rendelkezett csupán, s ezekben a gazdaságokban a modern technika megjelenéséről még szó sem lehetett. Mi több, öt-hat családnak kellett összeállnia, hogy együttesen rendelkezhessenek az eke vontatásához szükséges igaerővel, sőt ekével.*

---

* Dinklage, In: Brusatti (ed.), 1973.; Tremel, F.: Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs. Von den Anfängen bis 1955. Wien, 1969.

** Surzyski, S.: Die landwirtschaftlichen Betriebsmittel in ihrem Einfluss auf den Zustand und die Entwicklung des Grossgrundbesitzes sowie der Bauernwirtschaft in Galizien. Leipzig, 1896.

A 19. század folyamán a mezőgazdaság technikai, technológiai fejlődésében nem elsősorban a gépek térhódítása játszott főszerepet. Az első világháborúig tulajdonképpen egyetlen művelet, a cséplés teljes gépesítésére került sor, míg a szántás, aratás, kaszálás, vetés gépesítése csak töredékesen és jórészt állati vontatású gépekkel történt.

Ha a primitív állapotban megmerevedő galíciai, bukovinai, dalmáciai, de néhol még a magyarországi parasztgazdaságok egy része is, nemcsak ebből a folyamatból maradt ki, de úgyszólván változatlan állapotban vegetált, hagyományos eszközökkel és eljárásokkal művelt parcellákon, hagyományosan alacsony hozamokkal, csekély és gyenge állatállományával éppen csak a létfenntartás szegényes feltételeit tudta biztosítani, a nagybirtok, továbbá az osztrák—cseh és részben a magyar (különösen Duna—Tisza közi) parasztgazdaság agrotechnikája gyökeresen átalakult. A század közepétől tűnik ugyanis el az évszázadokon át uralkodó háromnyomásos gazdálkodás. A 19. század második felében gyorsan tért hódító modern vetésforgórendszer, a Monarchiában leginkább elterjedő úgynevezett norfolki vetésforgó, a különböző növények tudományosan kidolgozott váltásával biztosította a talajerő utánpótlását, amelyet a trágyázás, földjavítás speciális eljárásaival egészítettek ki. Ennek nyomán mindenekelőtt feleslegessé vált a földek egy részének állandó pihentetése. Az ugarterület tehát látványos gyorsasággal tűnt el, s lehetővé tette a szántóművelés jelentős kiterjesztését. A belső regionális különbségek ez esetben is rendkívül nagyok voltak. A legnagyobb előrehaladás a cseh—morva területeken játszódott le: 1848-ban az ugaron hagyott terület az összes szántóterület 21,6%-át tette még ki, 1908-ban pedig mindössze 1%-ot. Hasonló jellegű az átalakulás a szűkebb értelemben vett osztrák területeken is. Felső-Ausztriában 1867-ben még 14,1%-ot tett ki az ugar, de a század végére már csak 9%-ot, Alsó-Ausztriában 25,7%-ról indul meg a csökkenés, amely azonban lassabban haladt előre. Lényeges az átalakulás Magyarországon is, ahol a vetésforgórendszer terjedésére utal, hogy míg 1871—1875 között a szántóterület 21,9%-a maradt ugaron, 1901—1905 között az ugarterület aránya 10,5%-ra esett vissza. A galíciai és dalmáciai parasztgazdaságok azonban úgyszólván változatlan módon, háromnyomásos rendszerben művelték a földet, s az ugar aránya változatlanul magas maradt.

A mezőgazdaság fejlődését nagyban elősegítette a szántóterületek kiterjesztése, újabb, korábban műveletlen területek feltörése, a vízszabályozások, lecsapolások következtében nyert újabb földek bevonása. Magyarországon például a szántóterület csupán 1873 és 1905 között 10,9-ről 13,5 millió hektárra, vagyis közel egynegyedével növekedett.

---

* Mayer, 1908.; Leithe, 1912.

A megművelt, korszerű vetésforgórendszerben művelt szántóterületen folytatott gazdálkodás fontos hozamnövelő korszerűsítési lépései között figyelmet érdemelnek még a trágyázás és talajjavítás újonnan felbukkanó módszerei.

A 19. század második felében alakult ki például a térség fejlettebb területein a rendszeres trágyakezelés és trágyázás. 1896-ban 1 kat. hold szántóföldre Magyarországon 18 kg istállótrágya jutott, ami kilencévenkénti trágyázást tett lehetővé. (A szükségesnek tartott négyévenkénti ismétlés helyett.) Az 1890-es években, Nyugat-Európához képest néhány évtized késéssel megjelent a műtrágya is. 1907-ben például Ausztriában 1 kat. hold szántóföldre 17, Magyarországon 5 kg foszfortartalmú műtrágya került. A műtrágya felhasználásának terjedése azonban tulajdonképpen csak ezekben az években indult meg, és 1907—1913 között a műtrágyafogyasztás közel ötszörösére emelkedett.

Mindehhez hozzájárult még az öntözés, folyamszabályozás, alagcsövezés stb. formájában végrehajtott talajjavítás is. A vizsgált időszakban ezek hatására a szántóművelés kiterjedése az átlagos hozamok emelkedésével járt együtt.

Az 1870-es évektől rendelkezésre álló, összehasonlítható adatok tanúsága szerint az örökös tartományok búza-terméshozama az 1870—1875. évi 9,7 mázsáról 1898—1908 között 12,6 mázsára, közel egyharmaddal növekedett, a magyarországi búzahozamok pedig ugyanezen években 6,3-ről 12,8 mázsára, több mint kétszeresére emelkedtek. (Az örökös tartományok átlagán belül természetesen jelentős eltérés volt a 16,8 mázsás cseh—morva, a 13,3 mázsás szűkebb értelemben vett osztrák és a 11,6 mázsás galíciai—bukovinai terméshozamok között.)

Az agrárfejlődés nem jelentéktelen további tényezője volt a szántóművelés és általában az agrártermelés szerkezeti átalakulása. Ezt a folyamatot nagymértékben befolyásolták a Monarchián belüli, részben természeti feltételekből, részben az egyes területek fejlettségi, iparosodottsági fokából adódó különbségek. Így például Magyarország egyre inkább a Monarchia gabonaellátója lett. A búza vetésterülete ennek megfelelően gyorsabban növekedett, mint az önmagában is nagymértékben kiterjesztett szántóterület, s részaránya a vetésterületből az 1871—1880 közötti 26,7%-ról 1901—1910-re 30,7%-ra emelkedett. Az egyéb gabonafélék vetésterülete azonban zsugorodott, s ez végül is a gabona vetésterületének mérsékelt (64,2%-ról 59,7%-ra) csökkenését vonta maga után. Ezzel szemben enyhén növekedett a kukorica és burgonya, nagyobb mértékben a cukorrépa vetésterülete. A szántóművelés főbb szerkezeti arányai azonban egészében véve Magyarországon nem változtak lényegesen.*

A magyar mezőgazdaság Ausztria—Magyarország agrármunka-megosztásában a gabona-, azon belül is elsősorban a búza- és a kukoricatermelés és

---

* Matlekovits Sándor: Magyarország az ezredik évben. II. Budapest, 1896.

-szállítás privilégiumát élvezhette. Erre vallott, hogy a búzával és kukoricával bevetett terület önmagában is a szántóterület 51,2%-át foglalta le.

Ezzel szemben a cseh—morva területek elsősorban a cukorrépa- és árpatermelés, az osztrák alpesi vidékek pedig az állattenyésztés központjaivá váltak.

Az iparosodó Monarchia növekvő belső igényeinek kielégítésére (és kisebb részben exportra irányuló agrártermelése) a 19. század folyamán, de főként a század második felétől, gyorsan növekedett.

*Gabonatermelés millió mázsában**

Év	Örökös tartományok	Magyarország	Együtt
1844	49,4	51,0	100,4
1855—1864	60,0	68,1	128,1
1875—1884	59,3	78,8	138,1
1885—1894	66,2	102,6	168,8
1905—1914	85,9	131,7	217,6

Külön figyelmet érdemel a magyar búza- és kukoricatermelés gyors emelkedése:

Magyarország mezőgazdasági termelése
*millió mázsában***

Év	Búza-	Kukorica-
	termelés Magyarországon	
1851	9,3	9,6
1859	12,9	17,3
1875	13,0	21,0
1880	21,0	25,5
1890	40,9	26,6
1900	41,5	37,3
1910	49,3	54,2
1913	45,8	46,2

---

* Vö. Puskás, J.: Gestaltung der landwirtschaftlichen Produktion in Ungarn und der Markt der Monarchie 1870—1914. In: Die Agrarfrage in der österreichischen Monarchie. Bukarest, 1965.

** A Magyar Statisztikai Évkönyvek alapján.

Míg tehát a Monarchia gabonatermelése több mint megkétszereződött, azon belül Magyarország búza- és kukoricatermelése, a 19. század közepe és a világháború között, mintegy ötszörösére ugrott.

A magyar mezőgazdasági termelés növekedését egyértelműen a Monarchia osztrák—cseh területeire irányuló kiszállítás hatalmasra bővülő lehetőségei ösztönözték. A magyar kivitel értéke 1850 és 1913 között — 1913. évi dollárárfolyamon számítva — 30 millióról 381 millióra, több mint tizenkétszeresére emelkedett. E „kivitel" legnagyobb része azonban nem valóságos, a Monarchián kívül eső piacokra irányuló export volt, hanem az iparosodott Lajtán túli területekre történő kiszállítás. A magyar külkereskedelmi statisztikában nyilvántartott exportnak 1882-ben 68,6%-át, 1913-ban még ennél is nagyobb hányadát, 72,6%-át az osztrák—cseh területeken adták el. Az itt értékesített cikkek zöme mezőgazdasági termény vagy élelmiszer volt. Az ország öt legfontosabb kiviteli cikke, a gabona (az összes kivitel 17,7%-a), a liszt (12,5%), az élő állat (20,1%), állati termék (5,1%) és a gyümölcs (2,5%) az összes kiszállítás 58%-át tette ki, de az osztrák—cseh területekre szállított cikkeknek mintegy 80%-át. Magyarország agrárszállításainak volumene világméretben is jelentős volt, hiszen a magyar búzakivitel 1910—1913 között a világexport 2,6%-át, lisztexportja pedig (az Egyesült Államok után a második jelyen) 23,7%-át tette ki. E hatalmas mennyiségek az 1870—1880-as évektől egyre inkább a monarchiai belső piacon kerültek elhelyezésre. A lisztkivitelnek 1907 után 97-98%-át (a század végén még csak 30%-át) az osztrák—cseh területeken értékesítették.

A magyar mezőgazdaság, különösen a gabona- és liszttermelés, tehát a tömeges, olcsó szállítás és a gyakorlatilag korlátlan Lajtán túli felvevőpiac bázisán fejlődött és a malomipar közvetítésével ösztönözte az élelmiszer-ipari feldolgozás kibontakozását is.

A feldolgozóipar fejlődésével kapcsolódott össze a szántóművelésben előtérbe nyomuló cukorrépa termelése is, amely ugyancsak ugrásszerűen növekedett, hiszen 1851—1889 és 1905—1914 között közel ötszörösére emelkedett. Bár a növekedés üteme a magasabb bázisadat következtében az osztrák—cseh területeken nem volt ilyen gyors, a termelés méretei jóval nagyobbak voltak.

Ausztria—Magyarország, a század második felében felfutó s a világháború előtti évtizedben átlagosan évente 95 millió mázsás cukorrépa-termelésével, a világ egyik legjelentősebb termelőjévé vált. A termelés legnagyobb részét, különösen a Lajtán túl a cukorgyárak uradalmain állították elő. Az első cukorgyárat 1830-ban Carl Weinrich alapította a csehországi Dobrovicében. 1859-ben a termelés háromnegyedét a gyári uradalmak szállították. A jobbágyfelszabadítás után a kártalanítási összegek egy részéből a nagybirtokosok is sietve alapítottak cukorgyárakat, s növelték a cukorrépa vetésterületét, de a gyárak szerepe mindvégig jelentős maradt.

Míg a magyar búza- és kukoricatermelés gyors növekedését elsősorban a Monarchia belső piaca ösztönözte, addig a cukorrépa-termelés legfőbb moz-

*Cukorrépa-termelés millió mázsában**

Időszak	Ausztria	Magyarország
1870—1874	21,9	—
1875—1884	37,4	6,7
1895—1904	52,2	16,9
1905—1914	64,3	31,0

gatóereje az export volt, hiszen az 1870-es évek elejétől a megtermelt cukorrépa, illetve feldolgozott cukor közel egyharmadát exportálták.

Az osztrák alpesi területeken (de a Monarchia más régióiban is) ugyanezen időben gyorsan fejlődött az állattenyésztés. (Az osztrák—cseh cukoripar a cukorgyártás melléktermékeit nem utolsósorban takarmányként hasznosította, nagymértékben elősegítve ezzel az istállózó állattartás terjedését.)

A hagyományos fajtákkal folytatott legeltető állattenyésztésben ugyancsak a 19. század közepén fordulat következett be. Az 1856. évi első párizsi nemzetközi állatkiállítás valóságos átalakítást indított meg, amikor is az osztrák belügyminisztérium kiváló minőségű tenyészállatokat vásárolt, hogy az alpesi állattenyésztés fejlesztését új, kiválóbb minőségű Mürzthaler, Lavanthaler, Zillerthaler és más szarvasmarhafajtákkal segítse elő. A szarvasmarha- és lóállomány összetétele az osztrák területeken ez időtől radikálisan átalakult. (Hasonló folyamat Magyarországon is lejátszódott, hiszen a főként igavonásra alkalmas, rosszabb hús- és tejhozamú magyarszürke hagyományos dominanciája az 1880-as évek közepétől megtört, s az importált, jóval nagyobb hús- és tejhozamú svájci fajták gyorsan teret hódítottak: 1884-ben még a magyar szarvasmarha-állomány 78%-át a hagyományos magyar fajta tette ki, 1911-re ennek részaránya 30%-ra esett vissza a túlsúlyra jutó svájci fajták mögött.) A fajtajavítás mellett az alpesi állattenyésztés ezekben az évtizedekben tért át a takarmányozó, istállózó állattartásra.

Az állatállomány mindezek nyomán mind mennyiségileg, mind minőségében jelentős fejlődést ért el:

---

* A Magyar Statisztikai Évkönyvek alapján.

*Állatállomány, ezer darabban**

Év	Szarvasmarha			Sertés		
	Örökös tartományok	Magyarország	Monarchia összesen	Örökös tartományok	Magyarország	Monarchia összesen
1850	5126	5085	10 211	2156	4959	7 115
1860	8013	5647	13 660	—	—	—
1880	8584	5311	13 895	2722	4160	6 882
1900	9571	6738	16 309	4683	7330	12 013
1910	9160	7153	16 313	6431	5496	11 927

A Monarchia mintegy kétharmaddal nagyobb szarvasmarha- és sertésállománya a 19. század közepe után egyre inkább az örökös tartományok magyarországinál gyorsabb fejlődése következtében növekedett. A szarvasmarha-állomány az örökös tartományokban közel megkétszereződött, a sertésállomány pedig közel háromszorosára ugrott az első világháborúig eltelt évtizedekben.

Az állatállomány növekedése nyomán az ezer lakosra jutó állatszám európai színvonalon mozgott. Ezer lakosra az örökös tartományokban 387 szarvasmarha, 123 sertés, 173 juh és 66 ló jutott. Magyarországon, ugyanebben a sorrendben 335, 288, 629 és 132 a megfelelő adat.**

A Monarchia gabonatermelése tehát több mint megkétszereződött, állatállománya mintegy kétharmaddal növekedett, értékben azonban ugyancsak több mint megkétszereződött 1850 és 1914 között. A Magyarországra vonatkozóan végzett számítások szerint a magyar mezőgazdaság bruttó termelése az 1867—1870 és 1911—1913 közötti döntő fél évszázadban évi 2% körüli növekedéssel termelésének értékét két-, két- és félszeresére növelte.*** Az örökös tartományokban ennél valamelyest mérsékeltebb növekedéssel számolhatunk, de ennek ellenére is, az agrárviszonyoknak a század közepén végrehajtott modern átalakítását követően kibontakozó fejlődése eredményeként Ausztria—Magyarország agrártermelése együttesen is mintegy megkétszereződött.

A mezőgazdaságban végbement termelésnövekedés nemcsak abból a szempontból volt fontos, hogy a Monarchia korán iparosodó osztrák—cseh területeinek biztos belső élelmiszer-ellátását tette lehetővé, s ezzel a korszak második felében lejátszódó gyors ütemű iparosodás megfelelő agrárhátterét biztosította. A mezőgazdaság gyors fejlődése ennél közvetlenebb hatással is volt a Monarchia gazdasági átalakulására. A mezőgazdaság ugyanis ez esetben, bármennyire a monarchiai munkamegosztás és önellátás jegyében fejlődött, fontos szerepet játszott a viszonylag kisebb jelentőségű, de ennek ellenére is fontos exportszektorok kialakulásában, s nem utolsósorban a korai iparosítás első hullámát követően döntő szerepet játszott az iparosítás újabb nagy áttörésében a század közepén, utolsó harmadában.

---

* A Magyar Statisztikai Évkönyvek alapján.; Puteari, E.: Die Rinder- und Schweinzucht. 6. Heft. Wien, 1916.; Österreichische Statistik. LXXXIII. Wien, 1909.

** Berend—Ránki, 1976. 89.

*** Katus, L.: Economic Growth in Hungary During the Age of Dualism (1867—1913). Studia Historica, 62. 1970.

Az iparfejlődés új hulláma a 19. század második felében

Ebben az összefüggésben sajátos kölcsönhatásokat kell érzékeltetnünk, az ágazati kapcsolatok bonyolult összefüggését, az egyes ágazatok kölcsönös egymást ösztönző, segítő hatásait. Az általunk vizsgált „hosszú 19. században” a Monarchia kimozdulását, nekilendülését az osztrák—cseh területek (meghatározott előzményekre épülő) korai iparosodása váltotta ki. Ez hívta ugyanis életre azt az igényt, ez teremtette meg azt a gazdasági szívóhatást, amely a birodalom hagyományos agrárterületein a mezőgazdaság modern átalakítását és termelésének gyors növekedését indukálta. A birodalom iparosodó nyugati és agrártermékeket szállító keleti területei közötti növekvő kereskedelem viszont ezer szállal kapcsolódott össze az olcsó vasúti tömegszállítás lehetőségével, s mindez együttesen — a közlekedés óriási beruházási igényei, az ipar tőkeszükséglete, a kereskedelem hiteligénye és nem utolsósorban a mezőgazdaság modern tőkés átalakításának finanszírozása — a külföldi tőkeforrások igénybevételével és a modern bank- és hitelrendszer kiépítésével.

Csakhogy, amint ez utóbbi folyamatok kibontakoztak, s egyben maguk is egymás ösztönzőivé váltak, úgyszólván az első pillanattól kezdve az ipart is további fejlődésre késztették. Az agrárfejlődés kiszélesítette azt a nyersanyagbázist, amely serkentette az ipari feldolgozást, az élelmiszeripar kiépülését, így különösen kedvező lehetőségeket kínált az indusztrializáció számára. A mezőgazdaság szerszám- és gépigénye pedig a nehéziparnak teremtett konjunktúrát.

Nem kevésbé fontos azonban a vasúthálózat kiépülése által támasztott, úgyszólván kielégíthetetlen fűtőanyag-, vas-, acél- és járműszükséglet ösztönző hatása sem.

A 19. század első felének korai iparosodásából eredő és továbbgyűrűző impulzusok tehát a század közepétől, ha úgy tetszik, már „visszafelé” is hatottak, s nem utolsósorban ezek váltották ki az ipar igazi fellendülését.

E sokszoros kölcsönhatásokat létrehozó folyamat a kontinens viszonylag fejlettebb országaiban is megfigyelhető volt, kisebb-nagyobb eltérésekkel. (A legfejlettebb és a súlyosan elmaradott országok és régiók esetében viszont a kevesebb kölcsönhatás, az illető országon, régión belüli egyoldalú folyamatok válnak karakterisztikussá, így például a szélső esetekben az iparosodás nem a belső agrárfejlődéssel, hanem más országok és régiók agrárátalakulásával kapcsolódott össze, illetve az ipari ösztönzés kívülről jött és ipari visszahatások nélkül rekedt meg a mezőgazdasági szektor fejlődésének ösztönzésében.)

Ausztria—Magyarország önellátó birodalmi egységében ezek a kölcsönhatások mégis sajátos formában érvényesültek. Ipar és mezőgazdaság átalakulása például egyetlen birodalmi keretben kapcsolódott össze, de azon belül mégis egyértelműen elkülönülő nemzeti színezetet kapott. Nem ugyanazon egységes nemzeti állam ipari és agrárágazatai kapcsolódtak egymáshoz (legfeljebb belső regionális különbségeket teremtve és konzerválva), hanem az osztrák—cseh területek ipara és Magyarország, Galícia vagy Bukovina mezőgazdasága, s a kölcsönhatások egymást indukáló folyamata nem törte át (vagy csak nagyon részlegesen) a birodalom különböző területeinek nemzeti elkülönülését.

Az élelmezési iparok

Az ágazatközi kapcsolatok kölcsönös ösztönzései még egy ponton mutattak jellegzetes, csak kevés országban megfigyelhető sajátosságot: ipar és mezőgazdaság egymásra hatása az élelmiszeripart emelte az iparosítás középpontjába, mint az ipari forradalom központi szektorát.

A mezőgazdaság és az ipar összekapcsolódása, a mezőgazdaságnak az iparra gyakorolt ösztönző hatása főként négy ágazatban, a cukor-, a malom- a sör- és a szeszipar esetében vált meghatározóvá, s a századközepi iparosodás legfőbb hajtóerejévé.

A cukoripar rendkívüli ütemű fejlődése a cseh- és morvaországi, valamint az alsó-ausztriai, úgyszólván monokultúrás cukorrépa-termelés gyors növekedésére épült. Az 1830-ban alapított első dobrovicei cukorgyár után 1837-ben a Franciaországból Morvaországba települő Florentin Robert Židlochovicében felépítette a Monarchia első igazi nagyüzemi cukorgyárát. A cukoripar igazi fellendülése azonban csak 1848 után következett be. Legnagyobb alapítási korszaka az 1850-es évekre esett. 1861—1862-ben a Lajtán túl már 130 cukorgyár működött, évente több mint 80 ezer tonna nyerscukrot állítva elő.

A nagy alapítási hullám még Magyarországra is átterjedt, s az osztrák vállalkozók a természeti adottságok és az olcsó munkabérek kínálta kedvező feltételek kihasználására az immár közös vámterületen éppen ebben az iparágban vállalkoznak először jelentősebb magyarországi befektetésekre. Az ötvenes évek első felében 14 modern cukorgyárat létesítettek.

A gyárak száma a Monarchiában, s különösen a cseh—morva területeken még az 1860-as években is gyorsan növekedett. Az iparág expanziója pedig egyre inkább együtt járt a legkorszerűbb technika meghonosításával, amelyet az éppen innen származó fontos technikai felfedezések és újítások alapoztak meg.

Az iparág fejlődése és nemzetközi jelentősége szempontjából sorsdöntővé vált, hogy cseh területről indult hódító útjára a modern ipari répacukorgyártás. Ennek technológiáját a židlochovicei cukorgyár belga alapítójának fia, Julius Robert dolgozta ki. 1864-ben diffúziós eljárásával gyökeresen új alapokra helyezte a répacukorgyártást. Az új technológia gyorsan tért hódított, és 1867 végéig már további 27 gyár vette át az eljárást. Az alapvető találmányt több kiegészítő újítás, hatékonyabb mosó- és szűrőeljárások alkalmazása egészítette ki. S ami különlegesen fontosnak bizonyult: az osztrák—cseh ipari háttér azonnal biztosította az új cukoripari technika gyártási bázisát is. A hazai találmány előnyére építve két csehországi gépgyár megkezdte az új cukoripari berendezések gyártását, és 1872-ig nemcsak 86 új cukorgyárat szerepeltek fel, de technikai fölényüket kihasználva, gyári berendezéseket exportáltak Németországba és Franciaországba is.

A cukoripar kiugrása tehát négy tényezőre épült: a mezőgazdasági termelés erőteljes fejlődésére; a nagyarányú tőkebefektetésekre, vállalkozói kezdeményezésekre; az átmeneti világelsőséget biztosító technikai találmányra; és végül a technika tömeges előállítására képes ipari háttérre, pontosabban e négy tényező kölcsönös, egymást serkentő kapcsolatára.

Összefüggött az új eljárás bevezetésével, hogy a korábban alapított, kicsiny vagy középüzemek sorozatos összeolvadása is megindult, s helyükön korszerű nagyüzemek jöttek létre. Az iparág jelentős fellendülése következett be. A gyárak száma az 1870-es évektől már csökkent, 1913—1914-re háromnegyedére esett vissza, az egy gyárra jutó termelés mennyisége viszont ezzel párhuzamosan az 1871—1872. évi 1 ezer tonnáról 1913—1914-re 6480 tonnára emelkedett, a monarchiai termelés pedig az 1848. évi 80 ezer tonnáról 1913-ra 1783 ezer tonnára ugrott. A cukoripar úgyszólván a kezdetektől exportérdekeltségű ágazat volt. Igaz, 1848-ban a monarchiai termelés még nem fedezte maradéktalanul a belső fogyasztás igényeit, 1864-ben azonban már minimális kivitel is megfigyelhető. Az 1896—1897-es év termelésének viszont már több mint felét, 1913-ban pedig 1074 ezer tonnát, a termelés több mint 60%-át szállították külföldre.

E hatalmas cukoripari kapacitások közel 90%-a a cseh—morva területeken jött létre, s Ausztria—Magyarországnak a világ répacukor-termelésében Németország és Oroszország után a harmadik helyet biztosította. A cukoripar az első világháborúig a Monarchia legnagyobb exportipara maradt, s a cukor a fa mögött a második legjelentősebb exportcikk: 1875-ben a kivitel 3,6%-át, 1910-ben pedig 9,3%-át a cukor tette ki.

Az osztrák—magyar élelmiszeripar másik legjelentősebb ágazata a főként Magyarországon kiépülő malomipar volt. A képlet ez esetben úgyszólván azonos a cseh—morva cukoripar esetében megfigyelt jelenséggel: a gabonatermelés gyors fejlődése (és a sajátos talajviszonyoknak, valamint éghajlati adottságnak köszönhető kiváló minőség), a nagyszabású vállalkozói kezdeményezések és tőkebefektetések nyomán kiépülő nagymalmok nemcsak a kor technikai színvonalán álltak, de az iparág technikai úttörése következtében átmenetileg világelsőséget vívtak ki, s a technikai fölény érvényesítése a hazai ipari bázison lehetségessé vált.

A modern malomipar kiépülése 1838-ra nyúlik vissza, amikor Széchenyi István gróf kezdeményezésére üzembe állították az első gőzerővel működő nagymalmot, a Pesti Hengermalom Társaságot. Mivel a kereskedőtőkések kezén felgyülemlő pénzösszegek gyümölcsöző befektetésére a hatvanas évektől a legjobb lehetőséget a magyar mezőgazdaság egyes termékeinek, főként a gabonának a feldolgozása és liszt formájában történő exportálása kínálta, már a kiegyezés előtti években rendkívüli érdeklődés támadt a malomalapítások iránt. Meggazdagodott terménykereskedők, a Weiss, a Deutsch, a Brüll családok több nagymalom alapításában is részt vettek.

Az 1860-as években Pesten és Budán nagyobb részvénytársasági malmok jöttek létre, s 1867-ig Pesten már 14 „nagyberendezésű" malmot alapítottak. Vidéken is egymás után létesültek a nemcsak helyi jelentőségű, de exportra is dolgozó malmok. A malomiparban alkalmazott gőzgépek lóereje 1852-től 1863-ig csaknem 13-szorosára emelkedett.

A kiegyezés után a részvénytársasági formában keletkezett új vállalatok egyharmada — s az egyéni alapítások jelentős része is — a malomiparra esett.

A budapesti malmok búzaőrlése az 1866. évi kb. félmillió mázsáról 1879-re több mint nyolcszorosára ugrott, őrlőképességük pedig még nagyobb arányban nőtt.

A 20. század elején a 10 budapesti nagymalom az őrlőképesség 31%-át képviselte, s 1913-ban a Magyarországon működő 300 kereskedelmi malom közel 24 millió mázsa gabonát őrölt meg.

Az iparág fejlődésének fontos tényezőjeként emelhetjük ki korszerű technikai felszereltségét. Az 1870-es években ugyanis a Ganz-gyár Bajorországból bevándorolt mérnök vezérigazgatója, Mechwart András az addig porcelánból készített hengerszék helyett speciális vasöntvény hengerszéket konstruált, ezzel nemcsak a gyártás biztonságát növelte, de önköltségét is csökkentette, s az őrlés minőségét is lényegesen javította. A Ganz-gyár világszabadalma és tömeges termelése a magyar malomiparnak ez időtől technikai világelsőséget biztosított, ami nagyban hozzájárult ahhoz, hogy Budapest az amerikai Minneapolis után a világ második legnagyobb malomipari központja legyen. Ennek nyomán —

eltérően a nagy európai gabonaexportáló országoktól, amelyek úgyszólván teljes egészében feldolgozatlan formában exportálták gabonájukat — Magyarországon a búza és a liszt kiviteli aránya 33 : 67 volt, vagyis a búza kétharmadát feldolgozott formában szállították ki.

Noha a söripar súlya és jelentősége nem hasonlítható a cukor- és malomiparhoz, a századközepi iparosodásban mégis fontos szerepet játszott. A hagyományos, helyi kisüzemek sorából már a 19. század első felében kiemelkedett néhány, Angliából modern technikát importáló, gőzerőt alkalmazó üzem. 1851-ben az örökös tartományokban 2957 sörfőzde működött, kereken 5,6 millió hektoliteres évi termeléssel. Az üzemek száma ettől kezdve rohamosan csökkent, míg 1913—1914-re közel egyharmadára esett vissza, termelésük viszont 20 millió hektoliter fölé, közel négyszeresére emelkedett. A modern söripar központjai Csehországban és Alsó-Ausztriában voltak találhatók, ahol a nagy tömegfogyasztási központok ellátására korszerű tömegtermelés fejlődött ki.

A söripar elsősorban a belföldi piacra termelt, bár nemzetközileg is kiemelkedő minőségű terméke, a pilseni sör már ezekben az évtizedekben megalapozta világhírét és exportcikké vált. A Monarchia sörexportjának értéke azonban a cukorexport értékének csak egytizedét tette ki.

A söripar, részben az osztrák sörgyárosok, részben a Svájcból betelepülő vállalkozók alapításai révén Magyarországon is gyökeret vert. A 20. század elejére 38 nagy sörfőzde működött az országban, de közülük is kiemelkedett a négy legnagyobb budapesti gyár, 1913—1914-ben összesen 3,1 millió hektoliter termeléssel.

Az élelmiszeripar negyedik legjelentősebb ágazata a szeszfőzés. Ebben az iparágban mind az örökös tartományokban, mind Magyarországon a zömében kicsiny, helyi jellegű, jórészt a nagybirtokok ipari melléküzemeiként működő szeszfőzdék a jellemzők. Néhány tucat nagy ipari szeszgyár azonban a 20. század elejére már a termelés nagyobb részét állította elő.

A korai iparosodás erőteljesen textilipari, másrészt vas- és gépipari irányultsága, amely 1841-ben az osztrák—cseh területek összes ipari termelésének 41%-át a textil- és ruházati iparban, illetve 14%-át a vas- és gépiparban koncentrálta, a század közepén egyértelműen megtört. Az 1850—1860-as évektől 1880-ig az élelmezési iparok fejlődése úgyszólván minden más ágazat növekedését messze megelőzte. Az ipar ezekben az években sajátos belső szerkezeti átalakuláson ment át, amelynek legfőbb jellemzője, hogy a korai iparosodás vezető ágainak részesedése az ipari termelés gyorsan növekvő volumenében erősen visszaesik, s úgyszólván kizárólag az élelmiszeripar előrenyomulása figyelhető meg. Az átalakulás legszembetűnőbben az 1865 és 1880 közötti években tapintható ki, amikor az élelmiszeripar részesedése az ipar termeléséből közel háromszorosára ugrik és megközelíti az össztermelés egyharmadát.

*Az örökös tartományok ipari termelése**
%-ban

Iparág	1865	1880
Textil- és ruházati ipar	41	33
Vas-, fém- és gépipar	16	13
Fa-, bőr- és papíripar	24	10
Élelmiszeripar	11	35
Egyéb iparok	18	13

Az itt következő táblázat átfogó képet mutat az osztrák—cseh ipar 1880. évi szerkezeti arányairól:

*Az osztrák—cseh ipar 1880-ban***

Iparág	Erőgépek kapacitása (HP)	Munkáslétszám ezer főben	Nettó termelési érték millió koronában
Vas-, fém- és gépipar	69 022	77,4	134,0
Textilipar	63 918	204,4	333,8
Élelmiszeripar	93 555	149,2	360,8
Vegyipar	4 470	16,4	42,0
Építőanyag-ipar	8 151	51,7	67,8
Egyéb iparágak (papír-, bőr, fa-, nyomdaipar stb.)	57 763	78,7	84,1
Összesen	296 879	577,8	1 022,5

Magyarországon az ipar fejlődése jóval később, inkább csak az 1860—1880-as évektől indult meg, s eleve az élelmiszeriparra koncentrálódott. Az 1863-ban összeállított gépstatisztika adatai azt bizonyítják, hogy Magyarországon csak 480 gőzgép működött, összesen 8134 lóerő teljesítőképességgel. Nemcsak a gőzgépek rendkívül csekély száma érdemel figyelmet, hanem az a körülmény is, hogy a hatvanas évek elején alkalmazott gőzgéppark tulajdonképpen csupán az ipar egyetlen ágazata gépesítésének megindulását jelzi csupán. A 480 gőzgépből ugyanis 308 az élelmiszeriparban található. A gőzgép egész iparágak számára volt még ismeretlen ebben az időszakban.

---

* Gross, In: Cipolla (ed.), 1973. 274.
** Berend—Ránki, 1976. 159.

1884-re a magyar iparban működő gőzgépek lóerő-teljesítménye majdnem nyolcszorosára ugrott, teljesítőképességének közel 50%-a azonban továbbra is az élelmiszeriparban található.

A magyarországi gyáripar 1367 millió korona értékű össztermeléséből még a századfordulón (1898-ban) is 646 millió korona értéket, vagyis a termelés közel felét az élelmiszeripar állította elő.

Bányászat és a nehézipari ágazatok

A vasút sín-, vagon-, mozdony- és egyéb igényeit az építkezések első időszakában legnagyobbrészt importból elégítették ki. Ennek ellenére a vasútépítés az első perctől kezdve hatalmas ösztönzést adott az iparnak, eleinte mindenekelőtt a szénbányászat fejlődésének.* Mi több, a szénbányászat, a 16. századig visszanyúló előzményei ellenére, tulajdonképpen a vasútépítések nyomán született meg igazán. 1819-ben az örökös tartományok széntermelése mindössze 85 ezer tonna körül mozgott, 1855-ben pedig több mint 1,8 millió tonnát tett ki. A cseh—morva területeken Kladno, Pilsen, (Plzeň) Ostrava, a sziléziai területeken Doubrava, a galíciai Jaworzno feketeszéntelepének (az örökös tartományok feketeszén-termelésének 46%-át Sziléziában, 41%-át Cseh—Morvaországban bányászták), a teplicei, chomutovi és a gazdag stájerországi, felsőausztriai, krajnai és dalmáciai barnaszénlelőhelyeknek (a barnaszén 83%-át Csehországban termelték ki) egyre nagyobb mérvű kihasználására a 19. század második felében került sor.

Ha méreteiben ehhez nem is hasonlítható, de a modern közlekedéssel szintén a leghatározottabb kapcsolatban épül ki és lendül fel a magyarországi bányászat is. Ennek mintegy jelképes kifejezője, hogy az Osztrák Államvasút Társaság és a Dunagőzhajózási Társaság játszott vezető szerepet a magyar szénbányászat felfejlesztésében.

A gyorsan épülő magyarországi vasutak szénszükségletét igyekeztek a helyi termelésből biztosítani, hogy ily módon elkerüljék a szén nagy tömegű szállítását.

---

* Schwackhoefer, F.: Die Kohlen Österreich—Ungarns und Preussisch Schlesiens. Wien, 1901.; Matis—Bachinger, In: Brusatti (ed.), 1973.; Berend T. Iván—Ránki György. A magyar gazdaság száz éve. Budapest, 1972.; Gross, In: Cipolla (ed.), 1973.

Osztrák társaságok kezdték meg a bányaművelést az esztergomi barnaszén-medencében is, s a magyarországi barnaszéntermelés a 20. század elejére már monarchiai jelentőségre tett szert.

A széntermelés fejlődése ezer tonnában[*]

Év	Örökös tartományok		Magyarország	
	feketeszén	barnaszén	feketeszén	barnaszén
1855	799,9	1 043,8	237,9^{+}	236,4^{+}
1867	2 440,6	2 921,7	403,0	334,0
1872	4 823,4	4 147,6	537,0^{++}	602,0^{++}
1900	22 139,7^{+++}	11 045,0^{+++}	1 367,2	5 203,1
1913	27 378,3	16 459,9	1 319,9	8 854,1

$^{+}$ 1860, $^{++}$ 1870, $^{+++}$ 1902

A Monarchia feketeszén-termelése a gyors növekedés ellenére sem volt elegendő a fokozódó belföldi igények kielégítésére, s 1913-ben is a fogyasztás közel 42%-át importból fedezték. (Ezzel szemben barnaszénből már exportáltak.)

A vasútépítés által teremtett hatalmas piac a vas- és acéltermelésre is ösztönzően hatott[**]. Az osztrák—cseh vasipar a 19. század közepéig tradicionális keretek között maradt. Egy-egy, még a korai iparosítás idejére eső alapítás (Vitkovice) az összképet aligha változtathatta meg. Mi több, a nyersvastermelés fellendülése ellenére még 1850 és 1880 között is csak az iparág kezdeteiről beszélhetünk. A cseh—morva területen ugyan 1851-től a modern kohászati technológia, a koksz térhódítása is megfigyelhető, a hagyományos alpesi kohászatban (Stájerországban 1767-ben nagyjából ugyanannyi nyersvasat gyártottak, mint Angliában) csak 1870-ben építik fel az első koksztüzelésű kohót. A Bessemer-eljárás 1863-as bevezetése, a Siemens—Martin-eljárás meghonosítása, 1869-ben az első martinacél sínek előállítása, a hetvenes évek végén pedig a Thomas-eljárás bevezetése azonban előkészítette a talajt az osztrák—cseh vas- és acélipar 1880 után bekövetkező valódi fellendüléséhez. A fordulat egyik állomása az 1881-ben jelentős francia befektetéssel létrehozott Österreichisch-Alpine Montangesellschaft színre lépése volt. [***] Ezekben az években több kisebb társaság fuzionált, s 1911-re a Lajtán túl a nyersvastermelés 98%-át mindössze öt vállalat állította elő. Az 1880-as évektől, ugyancsak erőteljes koncentrációval Magyarországon is fejlődésnek indul a kohászat, elsősorban a Rimamurány-Salgótarjáni Vasműtársaság révén.

---

[*] Matis—Bachinger, In: Brusatti (ed.), 1973. 153.; Berend—Ránki, 1972. 57.

[**] Wolff, V.: Die Eisenindustrie Österreichs. In: Grossindustrie Österreichs. Wien, 1908.

[***] Pohl, R.: Die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft. 1881—1931. Wien, 1931.

*Nyersvas- és acéltermelés**
ezer tonnában

Időszak	Örökös tartományok	Magyarország
1845—1849	146	36
1865—1869	227	98
1875—1879	283	135
1895—1899	888	420
1910—1913	1 655	549

Az 1870-es évek végén a Monarchia 418 ezer tonnás nyersvastermelése a következő harmadévszázad során 2204 ezer tonnára, kereken ötszörösére ugrott. Még erőteljesebb volt az acéltermelés növekedése: az 1885—1889 közötti 0,34 millió tonnáról 1910—1913 között 2,45 millió tonnára, vagyis negyed század alatt több mint hétszeresére emelkedett.

A minőségileg új helyzetet teremtő 1880 utáni gyors növekedés ellenére a termelés színvonala jóval elmaradt a nyugat-európai teljesítmények mögött. Az egy főre jutó nyersvastermelés a háború előtt Ausztriában ugyanis csak 60 kg-ot tett ki (Magyarországon 29 kg-ot), Angliában viszont 206, Németországban 250, az Egyesült Államokban pedig 326 kg-t. A korábbi import helyett azonban a század utolsó évtizedeitől már nemcsak az 1873-ban még fogyasztásuknak csak 60%-át előállítani képes osztrák—cseh területek, de a szerényebb előrehaladást felmutató Magyarország is saját termeléséből tudta fedezni a vasútépítések vas- és acélszükségletét.

A vasutak a gépgyártás fontos ágait is fellendítették. Bár az első belföldi gyártmányú gőzmozdony a Brno melletti Šlapanicében már 1840-ben elkészült, a Monarchiában ekkor még csak kicsiny gépgyárak működtek, s az igazi ösztönzést az 1854. évi vasúti koncessziós törvény ad. Ezután a Wienerneustadtban és Bécsben működő mozdonygyárak lényegesen kibővültek. 1880 után pedig a gépgyártás évi 9%-os növekedéssel az örökös tartományok egyik leggyorsabban fejlődő iparága lett.

A világháború előtt már olyan hatalmas gépgyárak működtek a Lajtán túli területeken, mint a 6 ezer munkást foglalkoztató pilseni Škoda Művek vagy a 3700 munkást alkalmazó simmeringi Maschinen- und Waggonbau-Fabrik.

---

* Mitchell, 1975. 391—393.

A Ganz-gyár a kéregöntésű vasúti kerék szabadalma alapján indul nagyvonalú fejlődésnek az 1850-es évektől, s a Magyar Államvasutak Gépgyára 1873-ban elkészíti az első mozdonyt, majd a következő húsz év alatt 500 darabot állít elő. A század végén azonban már évente 100-150 mozdony készül el a gyárban, melynek terméke az 1900. évi párizsi világkiállításon nagydíjat nyert. A kilencvenes években már öt nagy gépgyár 28 ezer vagont szállít a vasutaknak. A századforduló körül a magyar vasutak igényeit már belföldi termelésből tudták kielégíteni, s a magyar gépgyártás kétharmad részben közlekedési eszközöket állított elő.

A vasútépítés igényeihez kapcsolódó termékek mellett Ausztria—Magyarországon igen jelentős volt a mezőgazdasági felszerelések és gépek gyártása is. Számos, főként középüzem fejlődött ki, részben kicsiny műhelyekből, de néhány valódi nagyvállalat is megjelent már.

A nehézipar 1880-at követő előretörésében a korszak néhány új iparágának megjelenése is közrejátszott. Jelentőssé vált például a galíciai olajmezőkre alapozott finomítóipar. (A kőolajtermelés az 1909-es csúcsponton a világtermelés 5%-át tette ki.)

A villamosipar részben az energiatermelés rohamos növekedése, részben az erre alapozott elektrotechnikai ipar kiépülése révén hódított tért. Ami az energiatermelést illeti, az osztrák Alpok vízesései kedvező természeti feltételeket biztosítottak erőművek építésére. 1886-ban létesült az első villamos erőmű, s 1910-ben már kb. 370 000 kW-ra becsülték az osztrák villamosművek teljesítményét. Az elektrotechnikai ipar főleg német vállalatok lerakatai útján fejlődött, de néhány jelentős hazai tőkével létesített vállalat is született, s habár volumenében az elektrotechnikai ipar nem volt jelentős, a technikai fejlettség, tőkekoncentráció, s versenyképesség szempontjából az élenjárók közé tartozott.

A villamosipar néhány világtalálmány és -szabadalom révén Magyarországon is erősen megvetette lábát. Az Egyesült Izzólámpagyár az iparág egyik technikai úttörője volt a wolframszálas izzó bevezetésével, a Ganz Villamossági Gyár pedig a transzformátort feltaláló Ganz mérnökök és a vasutak villamosításában játszott úttörő szerepe révén szerzett nemzetközi rangot.

A könnyűipar újabb fellendülése és az ipari áttörés

A mezőgazdaságból és vasútépítésekből eredő ipari ösztönzések nyomán kibontakozó élelmiszer-ipari, majd nehézipari fellendüléshez végül az újabb ipari nekilendülés harmadik tényezőjeként csatlakozott a korai iparosodásban élenjáró, majd fejlődésében lelassult textilipar és néhány más könnyűipari ágazat. A nyolcvanas évektől újra meginduló és a kilencvenes évektől kiteljesedő konjunktúra az agrárfejlődés és az iparosodás révén lényegesen kibővült belső piac ellátására a fogyasztási iparcikkek tömeges termelését tette lehetővé.* A fellendülés mértékére utal, hogy az 1880-ban működő 1,6 millió pamutorsóval szemben 1914-re a pamutorsók száma 4,9 millióra ugrott.

Az egy főre jutó gyapotfogyasztás 1908—1909-ben Ausztriában mintegy 6,2 kg-ot tett ki, ez ugyan nagyon elmaradt a 16 kg-os angol fogyasztás mögött, de megközelítette a német (6,8 kg) és belga (6,6 kg), meghaladta a francia (5,4 kg) és olasz (4,9 kg) szintet. Az osztrák—cseh ipar egyik legfejlettebb, nemzetközileg is legversenyképesebb ágának, a textiliparnak gyors növekedésében változatlanul szerepet játszott a Monarchia széles piaca által kínált lehetőség. Az osztrák és cseh gyárak ugyanis termelésük nagyobbik részét, a gyapot- és pamutáruk 78,1%-át, a gyapjú és gyapjúáruk 62,4%-át, a selyem- és selyemáruk 56,1%-át és a konfekcióáruk 56,6%-át még az 1910-es évek elején is Magyarországon értékesítették. A textilipar mellett az ipari fejlődést ösztönző tényezők sorában meg kell említenünk a papíripart is, amely a nyolcvanas évektől mintegy megnégyszerezte termelését és a világ papírtermelésének 5,7%-át tette ki.

A monarchiai munkamegosztás előző tényeiből következett, hogy Magyarországon a könnyűipar ágazatai a 20. század elején megfigyelhető élénkülés ellenére sem játszottak fontos szerepet. A századfordulón például a lakosság textilfogyasztásának 85%-át az osztrák—cseh gyárak elégítették ki, s a magyarországi textilipar a világháború küszöbén is csupán a belső fogyasztás 30%-át tudta fedezni.

A 19. század végén kibontakozó, a 20. század elején kiteljesedő új konjunktúraszakasz ipari fellendülésének idejében lényeges területi átcsoportosulás megy végbe, Ausztria ipari termelésének mind nagyobb hányada helyeződött át cseh területekre. Ebben különböző okok játszottak közre: a kohászat esetében elmondhatjuk, hogy a korábban faszéntüzelésre berendezett osztrák alpesi kohók helyett a szén- és kokszbázis terelte cseh területre a nehézipar fontos ágait. A gyapotbehozatal irányának módosulása, az amerikai források előtérbe kerülése az elbai vízi szállítás révén a textilipar termelési költségeit is cseh területen tette kedvezőbbé, mint ahogy a Nyugat felé irányuló vízi szállítás előnyei általában is kedveztek az utóbbi területeknek. Az élelmiszeripar esetében pedig a szélesebb mezőgazdasági bázis főként a cukorrépa feldolgozását alapozta meg Csehországban. Végül is, míg 1841-ben az örökös tartományok iparának 34%-a esett Cseh- és Morvaországra, addig az első világháború előtt a cseh területek részesedése meghaladta az 56%-ot, a szorosabban vett osztrák területeké viszont csak 30%-ot tett ki. Ezen belül a bányászat és kohászat termelésének 64%-a jutott cseh, 14%-a osztrák, (16%-a galíciai és bukovinai) területre. A textilorsóknak mintegy 60%-a koncentrálódott Csehországba, a cukortermelésnek több mint 90, a vastermelésnek 57%-át Csehország adta. A szorosabban vett osztrák területek csupán három iparágban múlták felül Cseh- és Morvaországot, a gépgyártásban, valamint a fa- és a papíriparban.

---

* Schwarz, A.: Die Lage der österreichischen Baumwollspinnerei. Wien, 1913.; Matis—Bachinger, In: Brusatti (ed.), 1973.; Berend—Ránki, 1976.; Hertz, 1917.; Katus, 1970.

Ezekben az évtizedekben, különösen 1880 és az első világháború között, az örökös tartományokban valóságos ipari áttörés ment végbe. Az ipar termelése évi átlagban 3,5%-kal növekedett.

*Az örökös tartományok ipari termelése**

Megnevezés	1880	1911
Nettó termelés millió K-ban	1 026	4 190
Lakosság ezer főben	21 982	28 516
Egy főre jutó termelés változatlan áron K-ban	59,17	162,8

Más számítások szerint az osztrák ipari termelés 1880 és 1912 között több mint megháromszorozódott. Ha az 1900. évi termelést 100-nak vesszük, akkor 1880=44%, 1912=150%.

A jelentősen megnövekedett termelés ágazatok szerinti megoszlása 1911-ben a következő képet mutatta:

*Osztrák ipari termelés***
millió koronában

Iparág	Nettó termelési érték	%-os megoszlás
Vas- és gépipar	828,2	19,8
Textilipar	1035,2	24,7
Élelmiszeripar	1074,6	25,6
Vegyipar	412,7	9,8
Építőanyag-ipar	324,0	7,7
Egyéb iparágak	515,4	12,4
Összesen	4190,1	100,0

---

* N. Gross alapján közli Berend—Ránki, 1976. 163.

** Fellner, F.: Das Volkseinkommen Österreichs und Ungarns. Statistische Monatschrift. Wien, 1916.

Az örökös tartományok ipari termelésének tehát az első világháború előtt is kereken egy-egy negyedét az élelmiszer-, illetve a textilipar állította elő, mintegy ötödét a vas- és gépipar, s a fennmaradó harmad a legkülönbözőbb ágazatok között oszlott meg.

A jóval alacsonyabb bázisról induló iparfejlődés Magyarországon gyorsabb, a kiegyezés és a világháború között mintegy évi 5%-os növekedési ütemet ért el. Ha az örökös tartományok igazi ipari fellendülése is csak 1880 utánra tehető, úgy ez a megállapítás még inkább igaz Magyarországra, ahol leginkább az 1890-es évek és a századforduló konjunktúrája lendítette fel az ipart.

1898 és 1913 között a magyarországi gyáripar ugrásszerűen fejlődött. A gyárak száma 2747-ről 5521-re, s az alkalmazott munkások száma 302 ezer főről 563 ezerre emelkedett. A gyárakban az alkalmazott erőgépek teljesítménye 307 ezer lóerőről 930 ezer lóerőre, több mint háromszorosára ugrott.

A 19. század végétől bekövetkezett iparfejlődés következő képe rajzolódik ki az alábbi táblázat adataiból:

Magyarország gyáripara 1898—1913[+][*]

Iparág	Munkáslétszám ezer főben		Erőgépek kapacitása ezer HP-ben		Bruttó termelési érték millió koronában	
	1898	1913	1898	1913	1898	1913
Vas- és gépipar	80,5	122,5	87,9	153,7	351,2	805,1
Textilipar	17,3	57,3	12,9	56,9	73,9	242,0
Élelmiszeripar	46,1	77,1	70,0	169,9	645,9	1287,7
Vegyipar	12,1	25,5	9,4	31,9	83,8	242,0
Építőanyag-ipar	31,6	35,8	15,8	66,0	51,3	136,6
Egyéb iparágak	38,5	99,2	34,2	92,0	160,7	418,3
Összesen	226,1	417,4	230,2	570,4	1366,8	3131,7

[+] A bányászat és a villamosenergia-termelés adatai nélkül.

A kiépült iparnak ez esetben még egyértelműbb vezető ágazata az élelmiszeripar, amely 1913-ban is a termelés kereken 40%-át produkálta, s ugyancsak jelentős a vas- és gépipar súlya, amely a bruttó termelés közel egynegyedét állította elő. Szembetűnő viszont a textilipar jelentéktelensége.

---

[*] Berend—Ránki, 1955. 295.

Ausztria—Magyarország összes gyáripara, amely az 50 milliós birodalom legfőbb ipari szükségleteit kielégítette, egészében a következő szerkezeti vonásokat mutatta a világháború előtti években:

*Osztrák—Magyar Monarchia gyáripari termelése 1913-ban**

Iparág	Bruttó termelési érték	
	millió korona	%
Vas- és gépipar	2 532,9	20,3
Textilipar	2 603,6	20,7
Élelmiszeripar	3 960,9	31,6
Vegyipar	1 013,2	8,1
Építőanyag-ipar	698,4	5,5
Egyéb iparágak	1 723,6	13,8
Összesen	12 532,6	100,0

A Monarchia ipari termelésének tehát több mint 30%-át az élelmiszeripar állította elő, s egy-egy ötödénél többet a textil-, valamint a vas- és gépipar.

A fejlettség színvonala és belső szintkülönbségek

Ausztria—Magyarország gyáripara láthatóan a monarchiai munkamegosztás önellátása által megszabott keretek között fejlődött. Ez abban a tényben is kifejezésre jutott, hogy a Monarchia összes, 12,5 milliárd korona értékű, világháború előtti ipari termelésének kereken háromnegyedét az örökös tartományok, egynegyedét Magyarország állította elő. Míg Magyarország erőteljesebben mezőgazdasági és élelmiszer-szállítóként illeszkedett a nagyobb gazdasági egységbe, addig az alig iparosodó keleti, délkeleti örökös tartományok úgyszólván megőrizték kizárólagos agrárjellegüket. Galícia és Bukovina a Monarchia ipari termelésének nem egészen 7%-át (az örökös tartományok iparának kereken 9%-át) állította elő, Dalmácia részesedése pedig még a 4%-ot (az örökös tartományok iparának 5%-át) sem érte el. Az erőteljesebben iparosodott osztrák—cseh területek tehát a Monarchia összes ipari termelésének közel kétharmadát állították elő.*

---

* Berend—Ránki, 1955. 164., 174.

Az iparosodottság erőteljesen eltérő színvonalát jól tükrözik a foglalkoztatottság megoszlásában mutatkozó éles különbségek is. Az 1860-as évek végén az örökös tartományok kereső népességének 67%-a, Magyarország lakosságának pedig 80%-a a mezőgazdaságban, 20, illetve 9%-a az iparban talált megélhetést. 1910-re a mezőgazdasági foglalkoztatottak részaránya 53, illetve 64%-ra csökkent, az ipari keresőké 24, illetve 17%-ra emelkedett. Csakhogy a nagy átlagok ez esetben is keveset adnak vissza a fejlettség szintkülönbségeinek valóságából.

*Ausztria—Magyarország foglalkoztatottsági megoszlása az egyes régiókban, 1910-ben***

Terület	Mezőgazdaság	Ipar, kereskedelem és szállítás
	%-ban	
Felső- és Alsó-Ausztria és az alpesi vidékek	35,0	46,0
Alsó-Ausztria önmagában	17,9	60,3
Cseh—Morvaország és Szilézia	34,2	51,5
Galícia és Bukovia	72,7	18,6
Karintia és Isztria	53,9	31,3
Dalmácia	82,5	9,4
Magyarország	64,5	23,4
Horvátország	78,8	13,4

Ausztria és Cseh—Morvaország nyugat-európai szerkezetekre utaló 34-35%-os mezőgazdasági és 50% körüli ipari-forgalmi foglalkoztatottsági aránya élesen elütött a legelmaradottabb európai régiókra utaló 75-80% körüli agrárfoglalkoztatottságtól és az úgynevezett ipari-forgalmi népesség 10-20%-os aránya által jellemezhető galíciai, bukovinai, dalmáciai, sőt akár horvátországi arányától, vagy az e két véglet között elhelyezkedő, s már az iparosodási kimozdulást tükröző magyarországi gazdaságszerkezettől. A Monarchia nyugati területei ugyanis ipari jellegűvé váltak, Magyarország útban volt az agrár-ipari szerkezet kialakulása felé, míg a keleti, délkeleti területek még a hagyományos agrárstruktúrát őrizték.

---

* A GNP-számításokra és belső fejlettségi szintkülönbségekre lásd: Bairoch, Europe's... 1976.; Gross, N. T.: Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirschaft. In: Brusatti (ed.), Wien, 1973.; Kausel, A.—Butschek, F.—Nemeth, N.: Österreichs Volkseinkommen 1913 bis 1963.; Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung. Sonderheft, 14. 1965. 31.;

** Milward—Saul, 1977. 326.

Az eltérő regionális fejlettségi színvonal és Ausztria—Magyarország átlagos fejlettsége a vizsgált „hosszú 19. század" folyamán sajátos keverékét mutatja a Nyugat-Európához történő felzárkózás és a fejlettségi szakadék mélyülése által jellemezhető szélsőséges európai tendenciáknak. Ausztria—Magyarország, mint birodalmi egész, ugyanis nagyjából elérte az európai növekedés átlagos ütemét, legfeljebb enyhén maradt csak el mögötte. Ezen belül azonban az osztrák—cseh területek felzárkózóban voltak Nyugat-Európához, a Monarchia keleti tartományainak viszonylagos elmaradottsága azonban jelentősen növekedett.

Régi vitatémához érkeztünk. Vajon a birodalom eltérő jellegű területeinek „házassága", s egységes piaca milyen hatással volt az elmaradottabb területek fejlődésére, akadályozta vagy éppen előmozdította azt?

A történeti irodalom ezt a kérdést leginkább osztrák és magyar összefüggésben fogalmazta meg. Hosszú ideig uralkodott az az álláspont, amely szerint a Habsburg Birodalomban, sőt az Osztrák—Magyar Monarchiában is Magyarország kizsákmányolt, hátrányos helyzetben volt Ausztriával szemben. Eckhart Ferenc 1922-ben Mária Terézia korára vonatkozóan a bécsi udvar gyarmatosító gazdaságpolitikájáról beszélt, s az ötvenes évek közepéig még a dualizmus időszakára vonatkozóan is Magyarország „félgyarmati helyzetének" terminológiáját használtuk. Tolnai György pedig a hatvanas évek közepén is azt állapította meg, hogy az „önálló tőkés fejlődés" hagyományos, a paraszti textiliparra alapozott, szépen bontakozó útját csak 1848 veresége zárta el, deformálva a magyar gazdaság fejlődését.*

A Monarchia nem egy kutatója helyezkedett és helyezkedik ma is arra az álláspontra, hogy az eltérő fejlettségű területek szimbiózisa hátrányokkal jár az elmaradottabb számára. „Elméleti vizsgálatokból tudjuk — állapítja meg Nachum Gross —, ...hogy az iparosodott nyugati és a mezőgazdasági keleti területek egyszerű összekapcsolódása egy egységes vámterületbe inkább fenntartja és megerősíti, semmint kiegyenlíti a szerkezeti különbségeket." S hozzá is teszi: „A Habsburg vámpolitika... a nyugati, osztrák—cseh örökös tartományok gazdasági és kulturális fölényének konszolidálását és konzerválását célozta."** A bécsi E. März is, az első világháború előtti utolsó évtized „meglehetősen azonos növekedési rátáit" leszámítva, a századfordulóig változatlanul a Monarchia különböző területeinek egyenlőtlen fejlődéséről beszél.***

---

* Eckhart, 1922.; Vö. Sándor Vilmos: Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867—1900. Budapest, 1954.; Berend—Ránki, 1955.; Tolnai György: A paraszti szövő-fonóipar és a textilmanufaktúra Magyarországon 1840—1849. Budapest, 1964.

** Gross, In: Brusatti (ed.), 1973. 241—242.

*** März, E.: Some Economic Aspects of the Nationality Conflict in the Habsburg Empire. Journal of Central European Affairs, 8. 1953. 127—128.

Ezzel szemben eltérő vagy vitázó álláspontok hangsúlyozták a birodalmi keretek pozitív hatását a Monarchia gazdasági fejlődésére, amely „az osztrák—magyar területek közötti természetes munkamegosztás és a kereskedelmi akadályok hiányának következménye volt", sőt „a Birodalom minden nemzetisége és minden része úgyszólván egyenlő nyereséghez jutott a Monarchia általános fejlődéséből", amint Friedrich Hertz 1947-ben leszögezte.* W. Ashworth két évtized múltán a korábbi generációk ellentétes nézetét elvetve, ugyancsak azt hangsúlyozza, hogy a Monarchia „a gazdasági haladás lehetőségét a nem német lakosságnak, ha nem is egésze, de legnagyobb része számára biztosította".** Az 1960—1980-as évek hazai gazdaságtörténeti kutatásai és vitái során igyekeztünk „igazságot tenni" e kérdésben, bemutatva a Monarchia kereteiből származó előnyök és hátrányok hatásait, s feltárva Magyarország modern gazdasági átalakulásának és felzárkózásának folyamatait.*** Ha ez utóbbi vizsgálatok kapcsán Hanák Péterrel és Katus Lászlóval együtt arra az álláspontra jutottunk, hogy az előnyös és hátrányos tényezők mérlege Magyarország esetében feltehetően valamelyes pozitív többlettel zárul, a kérdés legújabb irodalma, elsősorban David Good érdekes számításai ugyanezt látszanak megerősíteni és kiterjeszteni a Monarchia más agrárrégióira is. Az általa szerkesztett háromtényezős mutató segítségével ugyanis sikerült megvizsgálnia a Monarchia eltérő területeinek felzárkózási tendenciáit, s a nemzeti jövedelem közvetlenül a világháború előtti évekre rendelkezésre álló területi megoszlásának adatait visszafelé meghosszabbítva, becslésszerűen arra a következtetésre jut, hogy: „A gazdasági integráció kibontakozóban volt és keretet szolgáltatott a növekedési impulzusok terjedésének a fejlődő Nyugatról a kevésbé fejlett Kelet felé. Ez a terjedési folyamat olyan erőteljes volt, hogy a 19. század közepéig növekedő fejlettségi szakadék Nyugat és Kelet között, a század második felében szűkülni kezdett. A regionális különbségek csökkenése az egyes elmaradottabb régiókat ugyan jobban jellemezte, mint másokat, de az egész Monarchiában általánosan érvényesült.****

John Komlos azonban sokkal tovább megy ennél, egész könyvet, s rendkívül nagyarányú számítási munkálatokat szánva annak bizonyítására, hogy az eltérő fejlettségű és szerkezetű monarchiai területek birodalmi egységének Ausztria volt az igazi és egyedüli kárvallottja, hiszen „a külföldi, s benne a magyar piac szerepe nem volt döntő" Ausztria gazdasági fejlődésére, sőt a 19. század második felétől „Magyarország mintegy kiapasztva az osztrák ipar számára szükséges forrásokat az osztrák tőkepiacon, inkább terhet jelentett Ausztriának".* A fő nyertes Magyarország és a többi agrárterület, s a már-már kizsákmányolt osztrák—cseh területek képének felvázolásával az értékelések eljutottak az ellentétes végletig, s ezzel napjainkra úgyszólván teljessé vált a történeti irodalom színskálája.

---

* Hertz, F.: Economic Problem of the Danubian States. London, 1947. 41., 49.

** Ashworth, W.: Typologies and Evidence: Has Nineteenth Century Europe a Guide to Economic Growth? Economic History Review, 1977. 79.

*** Hanák Péter: Hungary in the Austro—Hungarian Monarchy: Preponderancy or Dependency? Austrian History Yearbook, 1957.; Katus, 1970.; Berend—Ránki, 1976.; Berend—Ránki, 1979.

**** Good, D.: Stagnation and „take-off" in Austria, 1873—1913. The Economic History Review, 27/1. 1974.

A belső kiegyenlítődési tendenciák azonban a valóságban csak rendkívül fékezetten-lassan érvényesültek, s a jelentős szintkülönbségek, mint láttuk, megmaradtak. Ausztria—Magyarország, elmaradottabb agrárrégióinak viszonylag kedvezőbb növekedése révén is, nagyjából lépést tudott tartani az európai fejlődés ütemével.

*Ausztria—Magyarország bruttó nemzeti termékének növekedése***

Év	1960. évi millió dollárban, piaci árakon	Index	Egy főre jutó GNP	Index
1830	7 210	100,0	250	100,0
1840	8 315	115,3	266	106,4
1850	9 190	127,4	283	113,2
1860	9 996	138,6	288	115,2
1870	11 380	157,8	305	122,0
1880	12 297	170,5	315	126,0
1890	15 380	213,3	361	144,4
1900	19 400	269,0	414	165,6
1913	26 050	361,9	498	199,2

A Birodalom bruttó nemzeti termékének volumene 1830 és 1913 között több mint három és félszeresére nőtt, s ez még a jelentősebb népességnövekedés ellenére is megkétszerezte az egy főre jutó GNP összegét. Az egy főre jutó növekedés üteme nagyjából megfelelt az európai átlagnövekedésnek, bár így is enyhén elmaradt attól. 1830-ban a Habsburg Birodalomban az egy főre jutó GNP még valamelyest (mintegy 4%-kal) meghaladta az európai átlagot, 1850-ben pontosan megegyezett azzal, 1913-ban viszont már kissé (7%-kal) elmaradt mögötte. Ennek következtében, mint P. Bairoch számításai mutatják, Ausztria—Magyarország részesedése az európai bruttó nemzeti termék előállításában az 1880. évi 12,4%-ról 1913-ra 10,1%-ra csökkent.

---

* Komlos, 1983. 219.

** Bairoch, Europe's... 1976. 155.

A sokszínű Monarchia, az európai fejlettségi különbségeket kicsinyben reprodukáló Ausztria—Magyarország átlagfejlettségi mutatója mögött tehát ez esetben is három eltérő típus rajzolódik ki.

*Ausztria—Magyarország bruttó nemzeti termékének regionális megoszlása**

Terület	Egy főre jutó jövedelem koronában	A monarchiai átlag %-ában
Osztrák területek	790	180,0
Cseh—Morvaország	630	143,8
Magyarország	327	74,6
Dalmácia és Szlovénia	300	68,4
Bukovina	300	68,4
Galícia	250	57,0
Monarchia átlaga	438	100,0

Az európai átlag körül mozgó egy főre jutó átlagos jövedelmen belül tehát a szűkebb értelemben vett osztrák területek és Galícia között több mint háromszoros fejlettségi szintkülönbség húzódott meg, a cseh—morva területek szintje közel kétszer olyan magas volt, mint a magyarországi, ez utóbbi viszont kereken egyharmaddal haladta meg a galíciai szintet.

Nemzetközi összehasonlítási keretbe helyezve e különbségek végül is ugyanazt az eltérést mutatják, amit Európa összességében nagyban is megfigyelhetünk. A szűkebb értelemben vett osztrák területek 681 dolláros GNP fejátlaga 1913-ban valamelyest még meg is haladta a 678 dolláros nyugat-európai szintet, míg a szűkebben vett (már trianoni területre számolt) magyar területek 372 dolláros színvonala csak a 389 dolláros kelet-európai átlagba simult bele. Az 534 dolláros európai átlagnak Galícia, Bukovina és Dalmácia viszont alig több mint felét érte csupán el.

A súlyos belső ellentétek ellenére a közép- és kelet-európai térségben, sőt általában Európában, a Monarchia mint gazdasági egység léphetett fel, amely nemcsak azzal az előnnyel rendelkezett, hogy a különböző gazdasági fejlettségű és jellegű területei révén komplex gazdasági egységet alkotott, de összességében az iparon belül is az ipar gyakorlatilag minden ágát kibontakoztathatta. Enynyiben a Monarchia gazdasága az ipari nagyhatalmakra emlékeztetett, hiszen míg az első világháború előtt Anglia, Németország és Franciaország az európai ipari termelés 72%-át állította elő, s szinte az ipari termelés minden területén vezető szerepet játszott — az európai széntermelés 93%-a, az acéltermelés 78%-a, a gépipari produkció 80%-a, a vegyipar 74%-a, a textilipar kapacitását tükröző gyapotfogyasztásnak pedig 73%-a esett ezen országokra —, addig Belgiumnak főként csak a nehézipara, Olaszországnak és Spanyolországnak a textilipara, Svédországnak a fa- és acélipara képviselt nemzetközi szempontból is magas színvonalat.

---

* Kausel—Butschek—Nemeth 1965. 31.

A Monarchia ennek ellenére, a magas fejlettségű területekhez kapcsolódó elmaradott országok és tartományok átlagot lerontó hatása révén, mint birodalmi egész, nem tudott felzárkózni Nyugat-Európához. Míg az Osztrák—Magyar Monarchiában élt Európa lakosságának 15,6%-a, addig az európai ipari termelésnek csupán 6,3%-a jutott a Monarchiára, s ezzel az ötödik helyet foglalta el az ipari termelés volumenét tekintve az európai országok sorában. Ez azonban korántsem biztosított valamiféle „második helyet" a Monarchiának, hiszen több más, s viszonylag kisebb európai ország is megközelítette a termelésnek ezt a szintjét.

A Monarchia ipari pozícióját jól jellemzi, hogy, a világháború küszöbén, mintegy 50 millió tonnás széntermelése Európában mennyiségileg — Franciaországot is megelőzve — a harmadik, fűtőértékét tekintve pedig az ötödik helyen állt. Nyersvastermelése (2,4 millió tonna) az európai termelés 5,8%-át reprezentálta, s sorrendben az ötödik volt. 2,7 millió tonna acéltermelése az európai termelés 6,3%-ával ugyancsak az ötödik helyen állt. A gyapotfonó orsók számát tekintve (4,9 millió) Anglia, Németország, Olaszország, Franciaország és Oroszország előzte meg.

Az Osztrák—Magyar Monarchia a világkereskedelemben Anglia, Franciaország és Németország után, erősen leszakadva, 1908-ban 3,3%-os részesedéssel a negyedik helyen állt, de ezzel éppen csak meghaladta az orosz és olasz részesedést.

Ausztria—Magyarország sajátos belső munkamegosztása és az annak alapján rögződő fejlettségi szintkülönbségek tehát, amikor egyrészt sajátos önellátó birodalmi egységet teremtettek, egészében mégis másodrangú, átlagosan csak közepesen fejlett hatalommá degradálták a Monarchiát. Az éles belső különbségek hamarosan a megkésett nemzeti fejlődésből származó ellentétek egyik gazdasági argumentumává s ezzel a Monarchia széthullását előmozdító tényezővé váltak.

8. A mediterrán Európa kései indulása és fokozódó lemaradása, a felzárkózási lehetőségek kibontakozása

Hanyatlás a 18—19. század fordulóján

A Földközi-tenger térsége Európa fénykorainak színtere, a világ egyik ókori, majd középkori központja az újkor hajnalán is hatalmas volt. Az itáliai városok reneszánsz virágzása, korai iparosodása, nemzetközi rangú kereskedelme, a spanyol és portugál gyarmatok Ázsiára, Afrikára kiterjedő és Amerika felfedezése után egész Latin-Amerikát felölelő birodalma, az innen beáramló felmérhetetlen gazdagság és a világtengereket uraló flották különleges pozíciót biztosítottak az itáliai és Ibériai-félsziget országainak.

A modern kor beköszönte mégis ellentmondásos helyzetben találja a 16—18. század között megnyíló lehetőségeivel élni képtelen spanyol, portugál és itáliai államokat. P. Bairoch számításai szerint — s ezeket az Ibériai-félsziget országainak korai fejlettségi szintjére vonatkozóan inkább csak tendenciák jelzéseként, semmint a valóságos állapotok pontos felméréseként foghatjuk fel — Itália (265 dollár), Spanyolország (263 dollár) és Portugália (250 dollár) egy főre jutó (1960. évi dollárban számított), bruttó nemzeti terméke 1830-ban 5-10%-kal haladta meg az európai átlagot (240 dollár), s nagyjából azonos színvonalon állt a német, osztrák—magyar és francia fejlettségi szinttel, lényegesebben csak a belga, svájci, de különösen a holland és angol szint mögött maradva el (260 dollár körüli, egy főre jutó GNP szintje a legfejlettebb nyugat-európai országok 300—350 dollár közötti átlagához képest így is csak mintegy 20-30%-kal volt alacsonyabb).*

A történeti irodalom behatóan tárgyalta, mivel magyarázhatjuk, hogy az a két ország, amely a modern tőkés világrendszer kialakulása kezdetén még a legnagyobb gyarmatbirodalommal rendelkezett, nem volt képes ezt a felhalmozási lehetőséget rendszeres gazdasági növekedése előmozdítására fordítani. Mindenesetre a 18. században — Spanyolország ismételt vereségeit követően — az ibér államok nemzetközi szerepe ugyanúgy hanyatlott, mint ahogy a modern gazdaság kialakulásának izgalmas lüktetése sem itt volt tapasztalható. Ha a 19. század elején a különbség mégis — legalábbis az egy főre jutó jövedelmet illetően — viszonylag csekély volt, ez sokkal inkább a múlt maradványaiból, a még mindig számottevő gyarmatbirodalomból, illetve az azzal folytatott kereskedelemből származott, semmint az új ipari tevékenységből — amely a 18. században Franciaországban vagy Angliában már jelentőssé vált —, vagy a mezőgazdaság hagyományos technológiájának megújulásából, struktúrájának átalakulásából.

---

* Vö. Bairoch, Europe's... 1976.

A 19. század eleje újabb megrázkódtatásokat hozott a két ibériai államnak. A kettős forradalom kihívása inkább negatívan hatott a spanyol és portugál gazdasági életre.

A polgári jogrendszert Napóleon csapatai vezették be. Az éveken át tartó véres háborúk Spanyolország gazdasági forrásait tönkretették. A francia forradalom eszméi inkább a dél-amerikai gyarmatbirodalomban fogantak meg, és az ipari forradalom országától, Angliától támogatott államok a függetlenségi háború eredményeként hamarosan elszakadtak Spanyolországtól. Az 1820-as évektől a függetlenné vált dél-amerikai államok az angol „informális birodalom" részévé váltak. Amennyire Anglia hasznosítani tudta az így kialakult és egyre intenzívebbé váló kereskedelmi kapcsolatát gazdasági fejlődése számára, úgy vesztette el Spanyolország és Portugália e kritikus szakaszban kereskedelmitőke-felhalmozásának egyik legfontosabb forrását.

Nem kétséges, hogy a 19. századi fejlődés lassúsága az Ibériai-félszigeten elválaszthatatlan volt a gyarmatbirodalom elvesztésétől.* G. Tortella a gyarmatok elvesztését Spanyolország gazdasági elmaradottságának egyik, de nem a leglényegesebb okaként jelöli meg. Nézete szerint nagyobb jelentőséget kell tulajdonítani a kedvezőtlen éghajlati és nyersanyag-termelési feltételeknek, és még inkább a merev társadalmi struktúrának, amely nem kedvezett a gazdasági fejlődés dinamizmusának.

Az olasz bankok, a korai textilipar, a távolsági kereskedelem — amely még a középkorban is világhatalommá tette Genovát és Velencét, és számos más olasz városállamot — a régmúlt világhoz tartozott, és jórészt feledésbe merült. Itália nagysága már csak múltjában élt. Olaszország — ha lehetett egyáltalán Olaszországnak nevezni a különböző kis királyságok, hercegségek, a pápai állam, a Habsburg vagy francia uralom alatt álló tartományok konglomerátumát — szegény volt és elmaradott. A francia forradalom eszméi — jóllehet szuronyok hegyén — Napóleon révén jutottak el Itália földjére, sőt gyökeret is eresztettek. A hódító császár bukásával azonban úgy szabadultak meg a francia elnyomástól, hogy vagy a Habsburg, vagy a hazai középkori rendszerek csapdájába hullottak vissza. Az angol ipari forradalom még nem éreztette hatását a 19. század első felében Itália földjén. A szabadság, egyenlőség, testvériség nagy eszméjének kis összeesküvések, nagyobb szervezkedések (karbonári mozgalom), titokban megjelent írások, művészi alkotások adtak hangot, de tudatos gazdasági, politikai programmal ez még alig volt összekapcsolva. A szabadság, a nemzeti függetlenség gondolata gyorsan erősödött, s természetesen a gazdasági felemelkedés igényét is magában hordta, mégis, Cavour előtt e két célkitűzés koncepciózus egyesítésére nem került sor.

---

* Tortella Casares, G.: Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX. Madrid, 1973.

Az 1815-ös bécsi kongresszust követően Itáliában nem minden vonatkozásban volt teljes a restauráció. A kis államocskák helyreállítása például csak átmenetileg járt együtt a belső vámok újjáélesztésével, de már 1818-ban és 1822-ben eltörölték bizonyos vámvonalakat. Egyes fennmaradó belső vámok azonban változatlanul útját állták az egységes belső piac kialakulásának. Mégis úgy tűnt, hogy az olasz gazdasági fejlődés szervi bajai között a vámkérdés nem állt annyira középpontban, mint északi szomszédja, Németország esetében. Nem volt teljes a restauráció néhány más vonatkozásban sem. A napóleoni törvényeket csak óvatosan, részlegesen helyezték hatályon kívül, a kiárusított állami javak sem kerültek maradéktalanul vissza régi tulajdonosukhoz, és a feudális viszonyokat és intézményeket sem lehetett abban a formában visszaállítani, ahogyan korábban léteztek.* Ennek ellenére, olasz földön még évtizedekig alig volt nyoma annak, hogy Európa gazdasági fejlődése fordulóponthoz érkezett. Az első hírhozó — mint sok más országban — a nagy felforgató, a vasút volt, amelyet a fiatal Cavour már első írásaiban dicsőített. Az 1830-as években azonban még a tőkés átalakulás jelképe, a vasút is az abszolutista uralkodók státusszimbóluma volt, és az első játékvonal a királyi nyári lakot és a palotát kötötte össze Nápoly és Portici között. A negyvenes években a Firenze—Pisa és az épülő Torino—Genova, valamint Milánó—Velence vonal azonban már jelezte, hogy valami új van kibontakozóban. A 19. század második negyedében Milánóban, Genovában, Torinóban és Firenzében megnyitott néhány új banknak és takarékpénztárnak még nem tulajdoníthatunk ugyan hasonló jelentőséget, de a megnövekedett áruforgalom, a növekvő külkereskedelem — amelynek értéke 1830 és 1850 között egyes források szerint megkétszereződött — már jelezte a gazdaság lassú megélénkülését. Az olasz ipari tevékenység fókuszában változatlanul a hagyományos selyemipar állt, amelynek nem sok köze volt az ipari forradalomhoz. A selyemtermelés azonban gyorsan nőtt, sőt a fonás és szövés gépesítése is megindult. Ennek jelentőségét az olasz gazdaság fejlődésében akkor sem becsülhetjük le, ha tisztában vagyunk azzal, hogy a 19. század technikai viszonyai és kialakuló tömegfogyasztási szokásai mellett a selyemipar hosszú távon nem tölthette be a gazdaságot magával ragadó, vezető iparág szerepét. Beszélhetünk-e azonban egyáltalán *olasz* gazdasági fejlődésről, hiszen az Itáliát feldaraboló államhatárok nemcsak a politikai széttagolódás válaszfalai voltak. Volt-e bármi közös a nyelven kívül (és vajon állíthatjuk-e, hogy a milánói polgár könnyen megértette a szicíliai parasztot), ami egész Olaszországot egybekötötte? Azok a jelenségek, amelyek arra engedtek következtetni, hogy olasz földön a gazdaság mozgásba lendült, jórészt Itália északi tartományaiban mutatkoztak. Délen mindennek még nyoma sem látszott. Itália változatlanul mezőgazdasági jellegű volt még ebben az időben, sőt hosszú ideig ezt követően is, mi több, kevés olyan területtel rendelkezett Európa, ahol a mezőgazdasági viszonyok olyan regionális tarkaságban és eltérésekkel éltek volna egymás mellett, mint Itáliában. „A Pó völgyének mezőgazdasága először mutatta fel a modern kapitalizmusra jellemző viszonyokat — írja Sereni. — A tőkés vállalkozás és a bérmunkás kizsákmányolása nemcsak esetien, marginálisan jelentkezik, hanem mint a termelési viszonyok alapvető és rendszeres jelensége."* Az északi vidékeknek a Pó völgyéhez kapcsolódó intenzívebb, rizstermelésre orientálódó mezőgazdasága azonban igen távol állt akár Emíliától is, ahol már ekkor is nagy számban jelentek meg a braccianték, a föld nélküli mezőgazdasági munkások és a felesbérlők, a mezzadrók. Még eltérőbb volt a Dél, a Mezzogiorno, a feudális viszonyok érintetlenségével, a nagybirtok, mi több, az egyházi birtok tradicionális uralmával, a borzalmas túlnépesedéssel és szegénységgel, az alacsony terméshozamokkal, az elavult középkori technikával, a földpusztulás és erózió megállíthatatlannak tűnő folyamatával. A 19. század eleji Dél-Itália viszonyai jobban illettek volna a 16—17. századba, mint abba a korszakba, amelyben viszonylag kicsiny földrajzi távolságra a világtörténelem leggyorsabb gazdasági átalakulása játszódott le.**

---

* Procacci, G.: Storia degli Italiani. Bari, 1968. 329—331.

A Nápolyi Királyságban a 18. században az összes földterület $^2/_3$-a még az egyház tulajdonában volt. Szicíliában a feudális vonások felszámolása pedig inkább jogi formalitás, semmint valóság lehetett. A birtokmegoszlás aránytalanságait jól mutatja, hogy 1859-ben a birtokosok 0,1%-a kezében volt a föld 28%-a, míg az összes birtokos 94%-a átlagosan 1,5 hektáros parcellákkal az összes föld mindössze 39%-át birtokolta. A részesművelés rendszerének legkülönbözőbb formái uralkodtak, és a paraszti járadék a termés 25—50%-a között mozgott.***

A modern tőkés átalakulás előfeltételeinek megteremtése

A mediterrán Dél-Európa hanyatló, visszaeső országait már a 19. század elejétől rendkívüli erővel rázta meg a kettős forradalom átalakulásának útjára lépő Nyugat-Európa kihívása. Az áttételes gazdasági-társadalmi hatások a legközvetlenebb katonai-politikai fenyegetéssel jártak együtt: Itália, Spanyolország és Portugália is átmenetileg elveszítette függetlenségét, s a hódító francia császár, Napóleon saját fivéreit és rokonait ültette a létrehozott bábkirályságok trónjára.

---

* Sereni, E.: Histoire du paysage rurale italien. Paris, 1964. 266.

** Az olasz mezőgazdaság tarkaságának irodalmi leírása található: Sereni, 1964. 244.

*** Siegenthaler, J. K.: Sicilian Economic Changes since 1860. Journal of European Economic History, 2. 1973.

Ha a látványos francia hódítás csak megrázó epizódnak bizonyult is, az ipari forradalommal jóval kevésbé szembetűnően útjára induló, de annál mélyrehatóbb gazdasági átalakulás kihívása elementárisan hatott. Mindezek együttes következményeként felerősödött a küzdelem a modern polgári átalakulás előfeltételeit biztosító intézmények kivívásáért, az egységes nemzetállam megteremtéséért, a feudális intézmények megszüntetéséért, a földkérdés megoldásáért és a modern polgári társadalom és politikai rendszer meghonosításáért. A többször is kudarcot vallott függetlenségi és nemzetiegység-küzdelmek és polgári forradalmi kísérletek hosszú évtizedei, a 19. század elejétől az 1860-as évekig terjedően, a nyugati átalakuláshoz való igazodás előfeltételeit építették, s végül is, kompromisszumok, többszöri nekifeszülések után, valóban biztosítani tudták a modern átalakulás legfőbb követelményeit.

A gazdasági kihívás szerepét igen világosan ismerte fel és fogalmazta meg az olasz újjászületési mozgalom egyik kiemelkedő vezetője, Camillo Cavour: „Az Angliában napjainkban lejátszódó kereskedelmi forradalomnak — írta 1845-ben — messzemenő hatása lesz a kontinensen. A világ leggazdagabb élelmiszerpiacának megnyitása ösztönözni fogja az élelmiszer-termelést.. amely mindenhol a legfontosabb. Az állandó külföldi igények kielégítésének törekvése növelni fogja az élelmiszeripar erejét. A kereskedelem tehát a mezőgazdasági osztályok prosperitásának lényeges tényezője lesz, s ezért ezek az osztályok a liberális rendszer természetes támogatóivá válnak."* Cavour egyszerre testesítette meg a gazdaság felé forduló nemes és a polgár erényeit és egyesítette „az intellektuális nyugtalanságot a parancsolás természetességével, a pénzteremtés érzékét a pénzköltés nagyvonalúságával, az új társadalmi osztály friss energiáit a régi osztály hagyományos stílusérzékével".** Olvasmányai között nemcsak Voltaire, Rousseau és a francia forradalom klasszikusai, de Adam Smith is szerepelt. Cavour a felvilágosult árutermelő nagybirtokost a tőkés vállalkozóval kívánta egyesíteni, és határozott gazdasági koncepciót fogalmazott meg Itália számára. Társadalmi és nemzeti felemelkedés csakis tőkés átalakulás útján lehetséges, mégpedig akkor, ha Piemont — amelyet az új Olaszország magvának tekintett — úgy tőkésedik, hogy egyidejűleg beilleszkedik a modern európai gazdaság nagy áramlatába. Cavour kormányzása — legalábbis Piemontban — nem volt eredménytelen: az öntözéses gazdálkodás elterjedése — amely nélkül a Pó-vidéki mezőgazdaság nem érhette volna el figyelemre méltó eredményeit —, a vasútépítés megindítása (melynek eredményeként 1859-ben az olasz vidékeken húzódó 1836 km hosszú vasúthálózatból 850 km Piemontot szelte át), a külkereskedelem fellendítése nyilván hozzájárult ahhoz, hogy az olasz államok közül leginkább Piemont kezdett reagálni a nyugat-európai ipari forradalomra. A lombard-velencei királyság fejlettségi szintje is sok hasonlóságot mutatott.

---

* Idézi: Mori, G.: The Genesis of Italian Industrialization. Journal of European Economic History, IV. 1975.

** Procacci, 1968. 375.

Az 1860-as évekre jórészt befejeződött az a hosszú, a 19. század elejétől újból és újból megismétlődő, ismét és ismét vereséget szenvedő küzdelem, amelyet Olaszország egységesítéséért és függetlenségéért folytattak. Az egységes olasz állam kikiáltásakor, a diadal és beteljesülés érzése ellenére is szembe kellett nézni a valósággal. Sikerült a modern polgári állam kereteit megteremteni s ennek részeként új intézményes rendszert kialakítani. Eltérően azonban a nagy nyugati példáktól, a modern polgári állam nem a tőkés átalakulási folyamat betetőzése volt, hanem inkább annak kiindulása. Ahogy A. Gramsci fogalmazta: „Franciaországban a forradalom és a modern állam, a gazdaság korábbi átalakulásának szilárd bázisára épült, Olaszországban a modern állam jött létre korábban és erre várt a gazdasági-társadalmi átalakítás felmérhetetlen munkája."*

A spanyol polgári erők — hasonlóan hosszas küzdelemben — hat évtizeden át öt forradalomban ostromolták a hagyományos társadalmi, politikai és intézményes rendszert. Az ancien régime, a régi feudális nemesi osztályok azonban hosszan és eredménnyel tudtak dacolni a forradalmi rohamokkal. Egy-egy vereség után ismét talpra álltak és többször is visszafordították az események menetét.

A kortez 1810-ben szentesítette az első polgári liberális spanyol alkotmányt. A belső vámok eltörlése, az egyházi tized és a fontosabb nemesi kiváltságok megszüntetése, az egyház uralkodó szerepének visszaszorítása azonban csak tiszavirág-életű vívmánynak bizonyult. A spanyol függetlenség visszanyerését követő Bourbon-restauráció keretében ugyanis a feudális reakció mindezeket a vívmányokat gyorsan elsöpörte.

Az újabb liberális áttörés 1820-ban a korábbinál tovább ment az intézményes reformokban, hiszen a céheket megszüntette és a kolostori földeket is elkobozta. 1823-ban azonban a francia csapatok a Szent Szövetség megbízásából leverték a spanyol forradalmat, és hasonló sorsra — rövid életű győzelem, majd bukás — jutott a harmadik és a negyedik forradalom is.

A több mint hat évtizeden keresztül, vereségek sorozatától kísért, végül győzedelmeskedő öt spanyol forradalom természetesen túl sok volt ahhoz, hogy felérhessen a francia forradalom egyedülálló radikalizmusával. Ez tükröződött a polgári átalakulásban központi jelentőségű föld- és parasztkérdés megoldatlanságában is. A spanyol forradalmak, illetve az azokkal összekapcsolódó reformlépések nem érintették az ország déli területein uralkodó nagybirtokos földesúri tulajdont.* A „rekonkiszta" során visszahódított déli területeket lefoglaló hatalmas egyházi, nemesi és városi tulajdonban álló nagybirtokok — az északi területek nyugat-európai jellegű paraszti földbirtoklásától eltérően — és a hatalmas földtelen paraszti tömegek súlyos társadalmi-gazdasági ellentmondását nem oldották fel. Igaz, az országban különlegesen nagy kiterjedésű egyházi birtokok, illetve minden kötött birtok államosítása a földterület jelentős részét érintette. Erre a lépésre az államok pénzügyi nehézségei elkerülhetetlenül rákényszerítették a kormányokat. Az 1820. évi törvény alapján azonban csak 1835 és 1837 között számolták fel a kötött birtokokat. A kisajátítás végül csak 1855-ben vált teljessé az elidegenített kötött birtokok kiárusításával. Ez utóbbi kisajátítás azonban a községi földekre is kiterjedt, s ezzel nemcsak a nagybirtokot, hanem a paraszti birtoklást is érintette. Különösen felerősítette ezt a hatást, hogy a kiárusítás nem járt együtt az érintett földterületek felparcellázásával. A nagybirtokokat megfelelő tőkével rendelkező polgári vállalkozók vásárolták meg. Ez a jelenség általánosnak ítélhető az Ibériai-félszigeten.

---

* Gramsci, A.: Il Risorgimento. Roma, 1954. 41. skk.

A földesúri előjogokat felszámoló törvények a régi földbirtokon és mindenekelőtt a magántulajdonon változtattak, de az új polgári földbirtokosréteg politikai-gazdasági magatartásában könnyen asszimilálódott a régi vezető réteghez, amelynek politikai és társadalmi vezető szerepe túlságosan is erős volt ahhoz, hogy ne csábított volna az alkalmazkodásra. A földkérdés megoldatlansága, illetve a nagybirtok fennmaradása a parasztokat sújtotta. A bányajogok polgári szabadságának hiánya a polgárságot fosztotta meg felhalmozási lehetőségektől, és az ország potenciálisan legfontosabb gazdasági erőforrásának szabad kiaknázását nehezítette meg hosszú ideig.

A földkérdés a 19. századi Spanyolországban nem csupán politikai és társadalmi gondot jelentett. Szorosabban vett gazdasági hatásait talán nem is érzékelték eléggé abban a korszakban, amelyben a figyelem a régiről mindinkább az újra, a mezőgazdaságról az iparra terelődött át.

A földtulajdon, amely a polgári átalakulás, a feudális előjogok lerombolásának kulcskérdéseként jelentkezett, Spanyolországban összekapcsolódott a költségvetés nehézségeivel, az államháztartás súlyos hiányával. A spanyol nemesség, 1787-ben 480 000 fő, számszerűen a legerősebbek közé tartozott Európában. Politikai és társadalmi befolyása nemcsak jogi privilégiumaival volt körülbástyázva, de gazdaságilag a földbirtok különlegesen egyenlőtlen elosztásával is. Ennek megreformálása már a 18. század második felében is erősen foglalkoztatta a progresszív gondolkodókat.

---

* Összefoglalóan lásd: Tortella Casares, G.: La economía española (1830—1906) In.: Revolución burguesa oligarquia y constitucionalismo (1834—1923). Barcelona, 1976.; Anes, G.: Las crisis agrarias en la España moderna. Madrid, 1974.

1810 és 1814 között az ún. cádizi kortez számos polgári reformjavaslata között előkelő helyet foglaltak el a földtulajdon átalakítására irányuló rendelkezések. Megvalósításukat azonban a restauráció megakadályozta, illetve 30—50 évre elodázta. Az agrártörvényhozás bonyolult útvesztői, amelyek követték a spanyol forradalom újabb és újabb próbálkozásait és ismételt vereségeit, végül is mindig a polgári átalakulás egy-egy követelményének felülről való megvalósításához vezettek.

A cádizi kortez 1811-ben rendeletileg felszámolta valamennyi feudális előjogot, beleértve a személyes szolgáltatásokat, az ősiség intézményét, és kimondta a szerzetesrendek feloszlatását és birtokaik elkobzását. Ezeket a törvényeket azonban részben visszavonták, majd 1820—1823-ban, 1834—1835-ben, illetve 1854—1856-ban ismételten megerősítették.

J. Nadal szerint a spanyol agrárreform megvalósításának fő ellentmondása az volt, hogy „az agrárreformot, amelytől a 18. század felvilágosult gondolkodói azt várták, hogy enyhíti a társadalmi és gazdasági feszültségeket, végül is pénzügyi és politikai okokból hajtották végre”.*

Az agrárreform — néhány földesúri előjog felszámolásán túl — elsősorban az egyházi földek kisajátításában és áruba bocsátásában csúcsosodott ki, majd később kiegészült valamennyi kötött birtok — beleértve a községi földeket — kiárusításával. Bár az egyházi földek eladására vonatkozó törvény a földvásárlók két típusával számolt — s a kis és középjövedelmű parasztok földvásárlási lehetőségét is tekintetbe vette —, a kisajátított földbirtok túlnyomó része mégis a gazdag, pénzzel rendelkező burzsoázia kezébe került. Az egyházzal folytatott hosszú küzdelem — amely végül is az ötvenes években bizonyos kompromisszummal végződött — a kérdést tovább bonyolította, amennyiben megnehezítette a földeladások legfőbb céljának, az államkincstár szanálásának megvalósítását. A föld eladásából származó jövedelem — a kifizetések részben államkötvényekben történtek — egy része elúszott a bürokrácia útvesztőiben, fennmaradó részét pedig a spekuláció emésztette fel. Végül az egyháznak fizetett kártérítés is megcsapolta az állami bevételeket. Bár az egyházi földek mintegy 75%-át — egyes tartományokban ennél is többet — árverésre bocsátották, az ebből származó állami bevételek mégsem hozták rendbe az államháztartást, mi több, Spanyolország nagy részében nem számolták fel a latifundiumokat sem. Sajnos nem állnak rendelkezésünkre adatok a 19. század végi spanyol földbirtokmegoszlásról, de az 1930-ból származó összeírás végül is megerősíti, hogy az agrárreform a nagybirtok konszolidációjával járt együtt. G. Anes számítása szerint az egyházi javak áruba bocsátása során Sevillában a 15 hektár alatti kisbirtokos paraszti vásárlók, bár közülük került ki a vásárlók fele, a földterületnek csak 3%-át vásárolták meg. A vásárlók mindössze 16%-a viszont (125 ha-nál nagyobb birtokkal rendelkezők) a terület 60%-át szerezte meg. Ezen belül az 500 ha-nál nagyobb birtokkal rendelkező vásárlók vették meg az áruba bocsátott föld 40%-át.*

---

* Nadal, J.: Az ipari forradalom kudarca Spanyolországban. In: Berend—Ránki, 1979. 260.

*A mezőgazdaság területi megoszlása***

Birtok-nagyság hektárban	Birtokok száma	Területe hektárban	Egy gazdaságra jutó hektár	Birtok %	Terület %
0—5	9 810 331	6 635 299	0,6	96,2	29,58
5—10	205 784	1 379 416	6,0	1,9	6,14
10—100	169 472	4 611 789	27,0	1,7	20,56
100—250	16 305	2 339 957	143,0	0,2	10,43
250—	12 488	7 468 629	598,0		33,29
	10 214 380	22 435 090	216	100	100,00

A szélsőséges polarizáció — amely sok vonatkozásban a közép- és kelet-európai földbirtokmegoszláshoz hasonlított — nagyszámú törpebirtokos és agrárproletár réteget teremtett, s a mezőgazdaság, sőt az egész gazdaság fejlődését meghatározta. A 20. század közepén készült — de visszamenőleg is tájékoztató érvényű — adóstatisztikák 2 millióra becsülték azon kisbirtokosok számát, akik olyan nyomorban éltek, hogy mentesítve voltak a falusi adó fizetése alól. Spanyolország déli és középső vidékei, Sevilla, Córdoba, Granada, Cáceres, Badajoz, Jaén és Albacete tartományok úgyszólván teljesen a latifundiumok uralma alatt maradtak. A 20. század elején 74 olyan nagybirtok volt az országban, amelynek nagysága meghaladta az 5000 ha-t. Az ország középső és keleti területein már nagyobb volt a középbirtokosok aránya, Új- és Régi Kasztíliában, Alicante és Zaragoza tartományokban, vagy Katalóniában, a baszk tartományok: Valencia és Navarra földjén, az északi Galícia vidékén pedig az egészen kis gazdaságok szerepe volt meghatározó. A mezőgazdaság, de ezen keresztül a modern Spanyolország minden főbb társadalmi és gazdasági folyamatát végül is a latifundiumok fennmaradása és az ebből fakadó társadalmi következmények határozták meg.

E. Malefakis az 1906-os kataszteri összeírás szerint hármas csoportosításban vizsgálja a spanyol mezőgazdaság birtok, terület és jövedelem szerinti megoszlását. Számításai szerint a 100 ha feletti birtokok — ez azonban nem tulajdont, hanem birtokegységet jelentett — az ország területének átlagosan 30%-át uralták, délen azonban meghaladták az 50%-ot is. A déli területeken ennek megfelelően óriási volt a munkaerő-felesleg az igen alacsony bérek következtében hallatlanul súlyos volt a nyomor. Északon viszont, a föld gyenge minősége miatt, a nagybirtok nem volt túl jelentős, itt a piac és a hitelezés is elmaradott volt. A túlnépesedés a föld további felaprózódásához vezetett, hiszen az ipar felszívóképessége rendkívül korlátozott volt. (A századforduló körül 50 spanyol tartományból 46-ban a népesség több mint fele, 36 tartományban pedig több mint 70%-a a mezőgazdaságban dolgozott.) Az akadályok egy része, amelyek a 19. század elején még útját állták a spanyol mezőgazdaság fejlődésének — az enclosure hiánya, a Mestának fenntartott megműveletlen területek, valamint az új területek művelés alá vonásának tilalma — a század második felére jórészt megszűnt. A mezőgazdasági cikkek forgalmának felszabadítása, lényeges feudális jogok, az egyházi tized és az ősiség felszámolása elősegítette, hogy az áruviszonyok behatolhassanak a mezőgazdaságba.

---

* Anes, G.: La agricultura española desde comienzos del siglo XIX hasta 1868. In: Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX. Madrid, 1970.

** Vicens Vives, J.: An Economic History of Spain. Princeton, 1969. 641.; Malefakis, E.: Agrarian Reform and Peasant Revolution in Spain. New Haven, 1970.

Sok hasonlóságot mutatott Portugália átalakulása is. Az országot háromszor özönlötték el Napóleon seregei, majd miután az angol—portugál csapatok kiverték a franciákat, a Napóleon által eltörölt feudális intézményeket a restauráció jórészt helyreállította. Ezt követően azonban a robotot már 1820-ban megszüntették.* A feudális viszonyok általános felszámolása azonban a harmincas évek elején kirobbant polgári forradalomig váratott magára. Ekkor a liberális burzsoázia eltörölte a föld adásvételének tilalmát, deklarálta a magántulajdon sérthetetlenségét, megszüntetett mindenféle feudális vámot és adózást, valamint a nemesi előjogokat. Elkobozták az egyházi földeket, valamint a királynő és a királyi család birtokait, de a földet — Spanyolországhoz hasonlóan — parcellázás helyett a szabadpiacon áruba bocsátották, és azok jó része itt is a nagyburzsoázia kezébe került. A megvásárolt polgári földbirtok hamarosan gazdaságilag és társadalmilag is a polgárosodó nemesi nagybirtokhoz hasonult.

A földbirtokszerkezet szempontjából Portugália is két, földrajzilag élesen elkülönülő részre oszlott. Ugyanúgy, mint a szomszédos Spanyolországban, vagy Itáliában, északon a kisbirtok uralkodott (de itt is igen jelentős volt a föld nélküli mezőgazdasági proletariátus), délen viszont a nagybirtok foglalta le a földeket és szorította ki a mezőgazdasági proletárok számbelileg legjelentősebb társadalmi osztályát.**

A birtokviszonyok a mediterrán országokban végül is nem kedveztek a modern mezőgazdasági átalakulásnak.

---

* Vö. Silbert, A.: Le problème agraire portugais au temps des premières cortès libérales (1821—1823). Paris, 1968.

** Villaverde Cabral, M.: O desenvolvimento do capitalismo em Portugal no século XIX. Porto, 1976.

Az előkészítés szakasza és az 1860—1880-as évek stagnáló olasz mezőgazdasága

Ha rendkívül vontatottan, lassan és részlegesen is, de a 19. század első két harmadában alapjában véve kialakultak azon intézményes feltételek alapjai, amelyek keretei között Dél-Európa modern gazdasági átalakulása az új világgazdasági lehetőségekhez és igényekhez kapcsolódva kibontakozhatott.

Az átalakulás vontatottsága súlyos lépéshátrányt okozott. A 19. század elején, sőt 1830 körül is az európai fejlettségi szint átlagát meghaladó és Nyugat-Európához képest még viszonylag kisebb elmaradást mutató mediterrán Európa lemaradása, a gyorsan előretörő Nyugattal szemben fokozódott. A három mediterrán ország egy főre jutó bruttó nemzeti terméke 1860-ban (kereken 300, 1960. évi dollár) már az európai átlag alá süllyedt, s alig haladta meg az angol színvonal felét.

A nemzetközi munkamegosztás kínálta lehetőségek megragadása nem volt könnyű, mi több, az átalakulás alapvető társadalmi-politikai előfeltételeinek megteremtését közvetlenül követő évtizedekben, az 1860—1870-es években sem volt egykönnyen elérhető. A bekapcsolódás ugyanis, mint minden későn induló, viszonylag elmaradottabb országban, elsősorban a tradicionális ágazatok vagy az új igények kielégítésére alkalmas, rendelkezésre álló (ha volt ilyen) természeti kincsek kiaknázásával volt elérhető.

Olaszország szegény, elmaradott és rendkívül széttagolt volt. Szicília és a Nápolyi Királyság egy főre jutó külkereskedelme $^2/_3$ font volt akkor, amikor Piemonté 4, Angliáé viszont 14 font. Szicília ugyan Európa első számú kénexportőrének számított és Elba szigetén vasérc is elég nagy mennyiségben előfordult, de Olaszország ennek ellenére sem rendelkezett olyan exporttermékkel, amelynek kivitele az európai gazdaságba illeszkedhetett volna, illetve amelynek kitermelése, előállítása és feldolgozása összekapcsolódhatott volna a mezőgazdaság és az ipar más ágazatainak kibontakozásával. A mezőgazdaság fejlődése távolról sem mutatott olyan szilárd alapokat és eredményeket, amelyekre a modern átalakulás alapozódhatott volna.* Egyes számítások szerint 1838—1842 és 1858—1861 között 1,4%-os évi átlagos mezőgazdasági növekedés következett be.** Ilyen ütemű agrárfejlődés már belső piacot teremthetett volna a munkaerő, a mezőgazdasági és az ipari termékek számára, mi több, exportbázist is biztosíthatott volna az iparosításhoz szükséges behozatal finanszírozására. A mezőgazdasági fejlődés azonban egyrészt csak az ország északi területére korlátozódott, míg az új, egységes államba integrált jelentős déli területeket lényegében a mozdulatlanság jellemezte. Másrészt a viszonylag gyors népszaporulat mellett a mezőgazdasági fölösleg távolról sem volt elégséges, sőt alapvető élelmiszerekben — például gabonában — Olaszországban mindinkább behozatalra szorult.

---

* Zangheri, R. I.: Rapporti storici tra progresso agricolo e sviluppo economico in Italia. In: Jones, E. L.—Woolf, S. J. (ed.): Agricoltura e sviluppo economico. Gli aspetti storici. Torino, 1973.

** Bairoch, Commerce... 1976. 246.

Olaszország népességnövekedése viszonylag nem volt túl gyors, hiszen az 1800. évi 18,1 millióról 1850-re 23,9 millióra, majd a század végére 33,9 millió főre emelkedett. Ez a növekedés messze elmaradt Anglia, a skandináv országok vagy Oroszország népességnövekedése mögött. Az már figyelemre méltóbb, hogy míg a század első felében 5 millió, addig a második felében már 10 millió volt a lakosság lélekszámának gyarapodása. Nem elhanyagolható az sem, hogy a népsűrűség tekintetében Olaszország Európában a negyedik helyen állt és csak a gazdaságilag sokkal fejlettebb Anglia, Belgium és Hollandia előzte meg, vagyis az elmaradottabb európai országok között a legnagyobb népsűrűsége volt. Olaszországnak még a középkorból származó, hagyományosan erős városi civilizációja maradt fenn. A 18. század végén olasz földön található a legtöbb nagyváros: a lélekszámban vezető Nápoly (350 000) mellett Milánó, Róma, Velence, Palermo és Genova lakossága is 100-200 000 fő körül mozgott, Firenze, Torino és Bologna lakossága pedig 50—100 000 fő között. A 20. század elejére viszont már 13 olyan olasz várost számláltak, melynek lakossága meghaladta a 100 000 főt. Az olasz lakosság gyarapodásának tényezői jól ismertek: a civilizációs eredmények, ha nem is a nyugat- vagy észak-európaihoz hasonló mértékben, de Itáliában is csökkentették a halálozási rátát (22‰). A születési ráták bekövetkező csökkenése ellenére még mindig viszonylag magasak maradtak, s a 20. század elején 32‰-et tettek ki. Ebben az olasz falu magas népszaporulati hagyományai mellett a katolicizmus erős befolyása játszhatott domináns szerepet. A 19. század közepén még túlnyomó részben (75-

*Kivándorlás Olaszországból**

Időszak	Ezer fő
1851—1860	5
1861—1870	27
1871—1880	168
1881—1890	992
1891—1900	1580
1901—1910	3615

* Mitchell, 1975. 135.

80%) analfabéta lakosság a születési, házassági stb. szokásokat illetően nehezen alkalmazkodott az új korszak követelményeihez, annál is kevésbé, mivel ezek a követelmények nem is fogalmazódtak meg számára egyértelműen. Még a századforduló után is minden ötödik házasuló fiatal aláíráskor csak keresztet tett a neve mellé (a századforduló előtt még 40%). Hogy a tradicionális szaporulat és a csökkenő halálozási ráta mégsem duzzasztotta fel nagyobb mértékben az ország lakosságát, az mindenekelőtt az egyre nagyobb méreteket öltő kivándorlásra vezethető vissza.

1881 és 1910 között — korábban még nem beszélhetünk tömeges kivándorlásról — 6 millió ember, a lakosság közel 20%-a hagyta el az országot.

*Olaszország lakossága**

Év	Tényleges	Potenciális
	millió fő	
1850	24,4	24,5
1860	25,0	25,0
1880	28,5	28,8
1900	32,5	35,0
1910	34,7	38,3

A munkaerő-növekedés csak elvileg gazdagította az új olasz állam gazdasági erőforrásait, gyakorlatilag azonban nem járt együtt más termelési tényezők hasonló növekedésével. A megművelhető földterület mennyiségi kiterjesztésének erős korlátai voltak, tőkében pedig Olaszország nem bővelkedett. A népszaporodás közvetlenül nem vált Olaszország gazdagodásának forrásává, hanem nyomasztóan hatott a lakosság életviszonyaira, állandó foglalkoztatáshiányt okozott. A hatalmas munkaerő-kínálat nem ösztönzött intenzív tőke- és technikahasználatra, a növekvő lakosság fogyasztása pedig csökkentette a mezőgazdasági fölösleget — amit nem ellensúlyozott magasabb termelékenységgel —, és kiélezte az ellentmondást a viszonylag gyors népességszaporulat és a viszonylag lassú termelésnövekedés között.

Olaszországot 1860 körül, a megelőző fél évszázad gazdasági fejlődése ellenére, változatlanul Európa szegény országai között tartották nyilván. Ennek egyik oka feltétlenül a magas és gazdaságilag kihasználatlan népszaporulat volt.

---

* Cipolla, C. M.: Four Centuries of Italian Demographic Development. In: Glass, D. V.—Eversley, D. E. (ed.): Population in History. Essays in Historical Demography. London, 1965.

Olaszország gazdasági növekedésének gyengesége az egység megteremtését követően elsősorban a mezőgazdaság helyzetében gyökerezett. A mezőgazdaság szerepének megítélése máig tartó vitákat vált ki az olasz társadalom- és gazdaságtörténet kutatói között. A. Gramsci álláspontja évtizedekig meghatározta az olasz marxista történészek álláspontját. Gramsci véleménye szerint a feudális maradványok fennmaradása, a földosztás hiánya tette a mezőgazdaságot az olasz gazdaság gyenge láncszemévé. Ennek következtében nem alakult ki megfelelő belső piac, amely az ipar fejlődésének kellő ösztönzést nyújthatott volna. Ezzel a felfogással gyökeresen ellentétes véleményt fejtett ki R. Romeo, aki szerint az egységesülés időszakában gyengén fejlett olasz gazdaság számára előnyös volt az olasz nagybirtokrendszer fennmaradása, mivel a megfelelő ütemű gazdasági fejlődéshez elengedhetetlenül szükség volt bizonyos eredeti tőkefelhalmozásra. Romeo véleménye szerint 1860 és 1880 között az olasz mezőgazdaság volt az eredeti tőkefelhalmozás forrása. Ezt a szerepet azonban csak azért tudta betölteni, mert nem volt földosztás, és a nagybirtokon keresztül az állam az adórendszer és a kényszermegtakarítási intézkedések segítségével képes volt megfelelő mennyiségű tőkét kiszivattyúzni a mezőgazdaságból, melyet az iparosítás előfeltételeit megteremtő infrastruktúra kiépítésére fordított.* Az olasz statisztikai hivatal és más számítások azonban alaposan rácáfoltak Romeo állítására. Arra a következtetésre jutottak, hogy az olasz mezőgazdaság nem tudott bázist teremteni az ipari átalakuláshoz.** A gazdag olasz gazdaságtörténeti irodalom ugyan érthetetlenül kevés figyelmet szentel a mezőgazdaságnak és a kvantitatív adatok is meglehetősen elszórtak, annyiban azonban mégis egyértelműek, hogy távolról sem tanúskodnak gyors agrárnövekedésről az egységesülést követő két évtizedben.

A búzatermelés átlaga mindössze mintegy 6%-kal emelkedett, ami elmaradt a lakosság növekedése mögött. Ennél mind a kukorica, mind a rizstermelés növekedése (15%) gyorsabb volt, a citrusfajtáké pedig kiugróan magas, egy évtized alatt 40%, ami már az olasz mezőgazdaság nemzetközi specializálódására is utal, mégis, az olasz külkereskedelemben a mezőgazdaság nem számított lényeges tényezőnek és a felhalmozás forrásának. Az olasz export legfőbb tétele a selyem, illetve a selyemgubó volt. Ezt is főként nyers formában exportálták, és jórészt Franciaországban, Lyon környékén dolgozták fel. A selyemtermelés ugyanakkor túlságosan csak az ország egy területére korlátozódott, s nem volt átfogó hatása sem mennyiségi, sem technikai szempontból. Ezzel szemben az 1880-as években Olaszország évi 320 000 tonna búzabehozatalra szorult, ami rendkívül megterhelte a kereskedelmi és fizetési mérleget. A kilencvenes években a behozatali szükséglet már elérte az évi 840 000 tonnát. Bairoch szerint 1861 és 1885 között az egy főre jutó mezőgazdasági termelés csupán évente 0,2%-kal növekedett.* Ez a stagnációt alig meghaladó gyarapodás kétségtelenül nem mutat arra, hogy a mezőgazdaság ösztönző szerepet töltött volna be a növekedésben. Az olasz gazdaságról alkotott nézetek az észak és dél fejlettségi szintkülönbségét az ipar fejlettségének, illetve hiányának tulajdonítják. A dél gazdasági gyengeségei azonban legalább annyira a mezőgazdaság elmaradottságához is kapcsolódnak. Dél és észak történelmi fejlődési különbségének értelmezése újabb és újabb vitákat váltott ki az olasz fejlődés kutatói között. R. Romeo bizonyos értelemben történelmi előnyt lát a dél elmaradottságában, amely a munkaerő-tartalék felszabadításával meggyorsította észak fejlődését. Ezt a nézetet mások is osztják.** A többség azonban inkább a dél visszahúzó szerepét hangsúlyozza.*** Az elmaradott és a modern szektor közötti különbség és az ebből fakadó jövedelemegyenlőtlenség ugyanis túl nagy volt, és a két országrész nem tudott megfelelő kapcsolatba kerülni. Dél kedvezőtlen helyzetét sokan északnak tulajdonítják, hangsúlyozva, hogy az északiak nemcsak elhanyagolták Dél-Olaszországot, de egyenesen kizsákmányolták e vidéket. A szabadkereskedelmi politika ugyanis a gyengén fejlett dél számára hátrányosabb volt, aminek hatását az északhoz viszonyítva kisebb állami beruházások, sőt tudatos gazdaságpolitika is növelte. A különbségek azonban már korábban is fennálltak és — közvetett adatok egyértelmű tanúsága szerint — dél a mezőgazdaság hozama és termelékenysége tekintetében már az egyesülés idején lényegesen elmaradt északhoz képest. Későbbi adatok arra utalnak, hogy a mezőgazdasági hozamok általában kétszer akkorák voltak északon, mint délen, de az ország középső részein is mintegy 20%-kal meghaladták a déli szintet.****

---

* Romeo, R.: Risorgimento e capitalismo. Bari, 1959.; Caracciollo, A.: La formazione dell'Italia industriale. Discussioni e ricerche. Paris, 1969.

** Jones—Woolf (ed.), 1973. Különösen R. Zangheri cikke: Rapporti storici tra progresso agricolo e sviluppo economico in Italia.

Már az ország középső vidékein is rányomta bélyegét a mezőgazdaságra a nagy tömegű olcsó munkaerő, s az a sajátos szervezeti forma, melyet a felesbérlet, a mezzadria jellemzett. Toscana és Umbria dombjain a földesúr biztosította a földet, a fontosabb termelési eszközöket, az épületeket, ő fizette az adót, a paraszt pedig munkaerejét és a kisebb eszközöket adta. A terméshozamon vagy fele-fele, vagy egyharmad-kétharmad arányban osztoztak. A földművelés technikája nem sokat változott ezen a vidéken, jóllehet mindkét félnek volt bizonyos érdekeltsége a termelés növelésében, de a földesúr nemigen akarta, a bérlő paraszt nemigen tudta a megfelelő tőkét biztosítani a szükséges beruházásokhoz.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 244.

** Lutz, V.: Italy. A Study of Economic Development. London, 1962.

*** Clough, S. B.—Livi, C.: Economic Growth in Italy. Journal of Economic History, 1956.; Eckaus, R. S.: The North—South Differential in Italian Economic Development. Journal of Economic History, 1961.

**** Milward—Saul, 1977. 234.

Délen, Calabriában és Szicíliában, még riasztóbb volt a helyzet. Nagy tömegek vándoroltak el északra, vagy Amerikába, mások a nagyvárosokba húzódtak. Nemcsak Nápoly lakossága növekedett gyorsan, de Messina is felzárkózott Palermo mellé, a 100 000 lakos feletti nagyvárosok közé. A nagybirtok hatalmas területei ugyanakkor megműveletlenül maradtak. A mostoha időjárási és talajviszonyok miatt komoly beruházásokra, intenzív művelésre lett volna szükség, akárcsak az átlaghozamok eléréséhez. A vízhiány, az elhanyagolt utak, a termelés hagyományos módja és szerkezete mintha a középkorba merevítette volna e vidéket. Még 1880 körül is 70 birtokos rendelkezett 2000 hektárnál nagyobb földbirtokkal. Elmaradottságukra utal, hogy az olasz parlament javaslatára 1908 és 1910 között végrehajtott vizsgálat, amely mintegy 500 dél-olaszországi birtokra terjedt ki, megállapította, hogy mindössze 33 uradalom rendelkezett modern gépekkel, többnyire cséplőgépekkel. A művelés primitív formája mellett a hozamok minimálisak voltak. Változatlanul a két- vagy háromnyomásos rendszer uralkodott, és igen magas volt az ugar aránya. Műtrágyára nem volt pénz és az állattenyésztés alacsony szintje a szerves trágya mennyiségét is korlátozta. A földek termőereje hanyatlott. Faekével szántottak, sarlóval arattak és ökrökkel csépeltek. Dél mezőgazdasági termelése még így is növekedett, sőt egyes adatok 1860—1880 között több mint 40%-ra becsülik a növekedést.* Több gabona és még több búza termett, amelynek kivitele 20 esztendő alatt megkétszereződött. A nyolcvanas évektől az amerikai búza versenye következtében azonban a gabonatermelés válságba jutott és visszaesett. A lakosság növekedésének eredményeként a mezőgazdasági lakosság abszolút száma és aránya nem csökkent, sőt egészen a századfordulóig nőtt. A parasztság alacsony életszínvonala, mint említettük, egyes érvelések szerint ugyan a felhalmozás legfőbb forrásául szolgált, de a mezőgazdaság századvégi, két évtizedes stagnálása a modern gazdasági átalakulás más lehetőségeit és feltételeit is aláásta. Az ipar részesedése a nemzeti jövedelemben sem változott 1860—1880 között. Ennek okát azonban csak részben kereshetjük a mezőgazdaságban. P. Bairoch számításai szerint ezen idő alatt mintegy évi 1,4%-os ipari növekedés tapasztalható, ami messze áll az ipari forradalom jellegzetesen gyors növekedésétől. A mezőgazdaság nyomasztó túlsúlya mellett, mivel a nemzeti jövedelem növekedése azonos volt a népesség növekedésének ütemével (0,7%), az egyesítést követő 20 esztendő végül is, minden részleges változás ellenére, az egy főre jutó növekedést nullával tette egyenlővé.

Az egyesítést követő két évtizedet jellemző zéró növekedés megítélését csak az enyhítheti, ha a korszakot a tőkefelhalmozás valamiféle előkészítő szakaszának tekintjük (amint azt R. Romeo állítja), amely a gazdasági fejlődés későbbi felgyorsulását alapozta meg. Ezt a szerepet is gyengítette azonban, hogy a nyomorúságos, kifacsart, agyonadóztatott mezőgazdaság az iparosításnak sem lehetett szilárd bázisa. Mivel azonban Olaszország Európa azon későn jövő országai közé tartozott, amelyeknek gazdasági felgyorsulása, nekilendülése jórészt — ha nem is kizárólag — külső tényezőkből, a nyugat-európai ipari forradalom szívóhatásából fakadt, az olasz gazdasági fejlődés meggyorsulásának lényeges kiinduló feltétele nem annyira a szilárd belső piac megteremtése, mint inkább a külső keresleti és kínálati tényezőkre való reagálási képesség kibontakoztatása volt. A kérdés elsősorban az volt, képes-e bekapcsolódni Olaszország a rohamosan növekvő világkereskedelembe, képessé válik-e olyan exportcikkek szállítására, amelyek megfelelő nyugat-európai piacot találnak.

---

* Coppa, F. J.: Commercial Policy of Liberal Italy. Journal of Economic History, 1976.

A stagnáló mezőgazdaság Olaszország esetében aligha válhatott megfelelő exportszektorrá. Rendelkezésre álltak azonban a hagyományos exportcikkek, főleg a selyem, a kén és a bor. A liberális nagybirtokosok a szabadkereskedelem híveiként az egységes állam parlamentjében továbbra is támogatták e cikkek szabad kivitelét. Az indulás szakaszában kétségkívül az exportorientált fejlődésnek mutatkoztak leginkább lehetőségei.

Az olasz iparfejlődés gyengesége és az exportágazatok

Az olasz ipar fejlődése nem annyira valamiféle elhibázott gazdaságpolitika — kellő vámvédelem és állami támogatás hiánya — következtében váratott magára, hanem inkább az olasz piac, tőkefelhalmozás és technológia általánosan alacsony szintje állított akadályokat az útjába.

Az ipar és mezőgazdaság kapcsolatából azonban Olaszországban már hagyományosan kiépült egy jelentős exportágazat: a selyemtermelés. A selyem iránti luxuskereslet hosszú ideig, mintegy a 18. század közepéig biztosított foglalkoztatást Piemont és Lombardia mintegy 400—800 vízi erő meghajtású selyemfeldolgozó üzemének. 150 000, jórészt szezonálisan foglalkoztatott paraszt fonta és gombolyította a selymet. A korai kapitalizmus jól ismert intézményei, a Verlag-rendszer elterjedése, az első gazdagodó kereskedők megjelenése és az ipari tevékenységbe bekapcsolódó földesurak, továbbá a kezdeti pénzüzletek, jórészt ehhez az iparághoz kapcsolódtak. Az olasz selyemipar olyan exportiparág volt, amely az elmaradott ország megfelelő piaca, tőke- és technológiahiánya következtében a nyers-, illetve félkész termék előállítására korlátozódott. A végterméket, a selyemszövetet, már nem is Itáliában, hanem néhány száz kilométerrel távolabb, Lyonban állították elő. A selyem azonban nem volt sem tömegfogyasztási cikk, sem a modern technológia hordozója, így azután vezető szerepe az exportban nem vált az iparfejlődés kiindulásává.

Észak-Olaszország ipari hagyományai következtében a 19. század közepén mégis volt valamelyes korai iparosodás. A pamutipar például nekilendült, nőtt az orsók és a gőzgépek száma; számos földbirtokos tartotta érdemesnek tőkéjét pamutipari vállalkozásba fektetni, és jó néhány svájci vagy német mesterember látta értelmét annak, hogy tudását olasz földön kamatoztassa. A fonás gépesítése volt a gyorsabb. 1848-ban mintegy 60 textilgyár 200 000 db orsót alkalmazott Piemontban és Lombardiában.* Ezeknek az üzemeknek a termelékenysége távolról sem vetekedett az angolokéval. A textilipar néhány száz nagyobb üzeme még a kisipar és a háziipar tengerével volt körülvéve az egyesítés időpontjában. Ha valahol mutatkozott ipari növekedés az egyesítést követően, az mégis a textilipar volt. A gyapot behozatala megkétszereződött, és a feldolgozásra szolgáló orsók száma 1850-ben 240 000 db-ra, 1860-ban 400 000 db-ra, majd 1876-ban már 745 000 db-ra emelkedett. A pamutipar hazája Piemont volt, ahol szervezetileg és technológiailag korszerű vállalatok sora alakult.** Az 1874—1875-ös ipari összeírás azonban már a gyapjúiparban is figyelemre méltó fejlődést regisztrált. A textiliparban dolgozó munkások létszámát félmillióra becsülték.

Az ipar más ágazatait illetően Olaszország fejlődési lehetőségeit hosszú ideig alapvetően behatárolta a szénhiány. A szén importja húsz év alatt 300 000 tonnáról 2 millió tonnára emelkedett ugyan, de a hazai szén hiánya a kohászat és vasipar kiépülését akadályozta. Ki kellett tartani a hagyományos és egyre gazdaságtalanabb, régimódi vasolvasztás mellett. 1860-ban 44 hagyományos, kicsiny, faszénnel üzemelő kohóban 29 000 tonna öntött vasat termeltek. Míg az 1860-as években Anglia 5, Franciaország 1,2, Németország 1 millió tonna vasat termelt, s Magyarország termelése is elérte a 100 000 tonnát, addig Olaszországé csak 20 000 tonna körül mozgott. A kohászat és a vastermelés alacsony szintje a gépipar fejlődését is gátolta. Néhány kis vasúti javítóműhely, fegyvergyár, egy-két textilgépeket előállító üzem képviselte csupán ebben az időben a gépipart.

A hetvenes évek elejének alapítási láza ellenére, az olasz ipar eredményei igen mérsékeltek maradtak és az évtized második felében, a nemzetközi konjunktúrahanyatlás idején nem is növekedhettek. Az iparban foglalkoztatottak száma ugyan 3,3 millióról 4,3 millióra, a lakosság 12,6%-áról 15%-ára emelkedett, de még ezt a csekély növekedést is beárnyékolta, hogy az ipari fejlődés jórészt csak az ország északnyugati területeire korlátozódott, ahol leginkább épülhetett az agrártermelés korábbi eredményeire, és ahol a legkönnyebb volt bekapcsolódni a nemzetközi kereskedelembe. Végül is 1870 körül a déli területeken az ország iparának nem egészen $^1/_6$-át találjuk, s ez az arány a nyolcvanas évekre még csökkent is. A befektetések többsége ezekben az évtizedekben általában alacsony produktivitású ágazatokra irányult, s nem idézett elő gyorsabb növekedést.

---

* Romeo, R.: Breve storia della grande industria in Italia 1861—1961. Roma, 1963.

** Are, G.: Alle origini dell'Italia industriale. Napoli, 1964. 64. skk.

A stagnáló mezőgazdaság és a rendkívül szerény mértékben fejlődő ipar nem tette lehetővé az export ugrásszerű növelését. A külkereskedelem volumene az 1860. évi 1300 millió líráról 1870-re 1640, majd 1880-ra 2300 millió lírára emelkedett ugyan, de a kivitel legfőbb tételét — az export értékének közel felét — a nyers- és festett selyem képviselte. Ezt követte, alaposan lemaradva, az étolaj-, a bor-, majd pedig a gabonakivitel. E három cikk az export értékének további 20%-át tette ki, de a gabona kivitele hamarosan megszűnt, sőt importja vált szükségessé. Az 1880-as évekig tehát kétségesnek látszott, hogy kialakul-e olyan modern tömegszállításra képes vezető exportszektor, amely képes lesz az olasz gazdaság motorjává válni. 1860 és 1880 között az export értéke még évi 3,4%-kal növekedett, de éppen a megfelelő húzóágazat hiányában, az export értéke a következő évtizedben már stagnált, sőt valamelyest vissza is esett. Ebben az élelmiszerárak csökkenése mellett szerepet játszott, hogy megszűnt a gabonakivitel és a hagyományos olasz exportcikk, a selyem forgalma csökkent. Az 50%-ról 33%-ra visszaszoruló selyemexportot főként az Elba szigetén bányászott vasérc, továbbá a bor és olívaolaj kivitelének növekedése ellensúlyozta. Ezeknek a cikkeknek azonban sem keresletelaszticitása, sem belső továbbgyűrűzési lehetősége nem volt elégséges ahhoz, hogy az exportbevételek az ipari szektor kiépítését ösztönözzék. Bár a selyemexportban tapasztalható volt némi átalakulás, amennyiben a selyemfonal helyett növekedett a selyemszövetek kivitele, ez azonban sem a külkereskedelmi, sem a belső gazdasági struktúrát nem módosította lényegesen.

Az export nem kielégítő fejlődése — végül is értéke két évtized alatt csak mintegy megkétszereződött — az 1871-es év kivételével minden évben jelentős importtöbbletet eredményezett.* Olaszország helyzetét kedvezőtlenül befolyásolta, hogy bár elmaradott agrárország volt, mégis legfőbb behozatali cikke, a gabona, az összbehozatal értékének 10-20%-át tette ki, s csak ezt követte a szén, a pamut, a gyapjú, majd ezek mögött is messze elmaradva a gépek és a termelőeszközök importja.

Az ibériai mezőgazdaság és az exportágazatok

A hagyományos ágazatok helyzete az Ibériai-félsziget országaiban is rendkívül kedvezőtlenül alakult a 19. század közepéig. Spanyolországban jelentős mértékben kiterjesztették a művelés alá vont területeket, hiszen a parasztok, akik nem részesedtek az egyházi földek eladásából, új földek megművelésével próbálták helyzetüket javítani.* J. Vives adatai szerint 1800 és 1860 között a megművelt terület 4 millió hektárral növekedett, amelyből 3,2 milliót a gabonafélék és 800 000-et a szőlő termelésére fordítottak. A művelési mód kezdetlegessége és az új földek egy részének rossz minősége miatt azonban a hozamok hat évtized alatt mintegy 10-15%-kal csökkentek. A népesség növekedése következtében az egy főre jutó gabonatermelés tehát visszaesett. A spanyol kormány pedig a 19. század nagy részében gondosan védte a hazai gabonatermelés érdekeit, hiszen 1820-ban törvényt hozott — bár a spanyol belpolitikai helyzet változásával ez a törvény többször módosult —, amely megtiltotta a gabonaimportot, amennyiben az árak bizonyos szint alatt maradnak. A gabonaimport tilalma azonban nem mozdította elő a termelés fokozását. A marginális földek bevonása — mint utaltunk rá — csökkentette a terméshozamokat, s ezt a folyamatot a hagyományos földek jobb megművelése csak csekély mértékben tudta ellensúlyozni. A nagybirtok ugyanakkor változatlanul primitív termelési módszerekkel dolgozott. A 19. század folyamán nemegyszer, így például még 1868-ban is súlyos éhínség ütötte fel a fejét Spanyolországban. Elmaradottságában közrejátszott a közlekedés kiépítetlensége, hiszen a szállítási költségek a nagy kiterjedésű országban rendkívül magasak voltak és úgyszólván megakadályozták az élelmiszerek tömeges szállítását a belső területekről a tengerpartra.

---

* Luzzatto, G.: L'economia italiana dal 1861 al 1914. 1. köt. Milano, 1963. 189.; Coppa, 1976.

A hozamok 1860 után valamelyest, mintegy 10-20%-kal emelkedtek, de ebben az időben a vetésterület gyorsan (1860 és 1880 között 1,1 millió ha-ral) csökkent. Az amerikai búza versenye más országokban is csökkentette a gabona vetésterületét, de ezekben az országokban a mezőgazdasági termelés határozott szerkezetváltozása következett be. Ezzel szemben Spanyolország búzabehozatala gyorsan nőtt — Barcelonában olcsóbb volt a tengerentúli gabona, mint a Kasztíliában termett —, de a hazai termelés nem vált intenzívebbé (az egy főre jutó hazai termelés 174 kg-ról 138 kg-ra esett vissza), sőt a földesurak a kasztíliai földek egy részét ismét ugaron hagyták. Kedvező jelenség volt, hogy a szőlő- és gyümölcstermelés a gazdaság dinamikus ágává fejlődött, bár ennek ellenére sem tudott olyan változást előidézni, amely a gazdaság egész átalakítását és külkereskedelmét fellendíthette volna.

Egyes szerzők szerint a 19. században a spanyol gazdasági fejlődés legfőbb hajtóereje a szőlő-, illetve a bortermelés volt. A bor kétségtelenül első helyen állt a spanyol exportcikkek sorában az 1890-es évekig. Ha a mazsolaexportot is hozzászámítjuk, akkor a szőlő- és borgazdálkodás vezető helye még inkább megerősödik. A szőlőművelés már a 17. század második felétől a gazdaság dinamikus ágazatai közé tartozott. A szőlőültetvényes gazdák fejlett mezőgazdasági technikát és művelési módszereket alkalmaztak, és a bor felvásárlása a kereskedelmi tőke felhalmozásának is fontos forrása lett. A katalóniai és andalúziai szőlőültetvényeseknek nem kellett az ország belső területén a búzatermelő gazdaságok szállítási nehézségeivel sem megküzdeniük. A hitbizományok megszüntetésével a felszabadult földek egy részére is kiterjedt a szőlőtermelés, s leginkább a parasztság felemelkedő, viszonylag kicsiny vállalkozói rétege fektette szívesen tőkéjét a biztosnak ígérkező bor- és szeszkereskedelembe.*

---

* A spanyol mezőgazdaság fejlődésére lásd: Nadal, J.—Tortella Casares, G.: Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporanea. Barcelona, 1974.

A szőlőtermelés területe tehát a 19. század folyamán gyorsan növekedett. 1800-ban 400 000 hektár állt művelés alatt, 1860-ban 1,2 millió, 1890-ben pedig már 1,7 millió hektár. A hozamok — szemben a stagnáló, csökkenő gabonahozamokkal — közel megkétszereződtek. A bortermelés ennek nyomán ugrásszerűen fejlődött:

*Bortermelés***

Év	Millió hl
1800	3,85
1860	10,8
1890—1900	21,6

A szőlőművelés a hagyományos partvidék után az ország belsejét is mindinkább meghódította. A borexport — részben angol kereskedelmi tőkével finanszírozták — az ország tőkefelhalmozásának egyik fontos forrása lett. Különösen nagy lehetőség nyílt a spanyol bor számára, amikor a filoxéra megtámadta a francia szőlőskerteket. Nemcsak az export állt le, de a franciák belső szükségletüket sem tudták kielégíteni. A spanyol bor megszabadult legfőbb vetélytársától, döntő győzelmet aratott a világpiacon és a spanyol—francia vámegyezmény segítségével a francia piacra is betört.

---

* Fontana, J.: Transformación agraria y crecimiento económico en la España contemporanea. Cambio Económico y actividades políticas a la España del siglo XIX. Barcelona, 1973.

** Voltes, P.: Historia de la economía española en los siglos XIX. y XX. Madrid, 1974.

Spanyol borexport[*]

Év	Millió hl
1865	0,61
1870	0,95
1874	1,14
1880	5,80
1885	6,97
1890	11,08

A kilencvenes évek elején azonban a filoxéra elérte a spanyol kerteket is, s megfordult a helyzet. Franciaország a filoxéra csapását erre az időre már kiheverve felmondta a spanyoloknak oly kedvező 1882-es szerződést, és ismét megjelent a világpiacon mint versenytárs. A spanyol bor kivitele egy évtized alatt 40%-kal csökkent, 1900-ban már a második helyre szorult vissza az ország kiviteli cikkei között. A filoxéra pusztítása utáni rekonstrukció befejezésekor, az új szőlőtőkék már mintegy három és félszázezer hektárral kevesebb területet borítottak, mint korábban.

Ha a gabonatermelés sohasem töltötte be a gazdaság húzó ágazatának szerepét, sőt a spanyol mezőgazdaság állandó válsággóca volt, úgy ez időtől a szőlőművelés is kritikus helyzetbe került, és elvesztette azt a szerepet, amelyet néhány évtizedig játszott.

A spanyol mezőgazdaságban rejlő lehetőségek mintha kimerültek volna. Az ország nagy részén szegénység, sőt nyomor uralkodott. Az ország rendkívül változatos és eltérő termelési feltételekkel rendelkező vidékei között azonban volt néhány olyan terület is, amelyen mozgékonyabb vállalkozók újabb alkalmazkodási folyamatot indítottak meg.

Andalúziában, Valenciában és Aragóniában már a 19. század eleje óta kiterjedt olívaolaj-termelés bontakozott ki. A belső piac is igényelte ezt a cikket, de a 19. század utolsó évtizedeitől a növekvő nemzetközi kereslet adott igazi újabb ösztönzést. (A nemzetközi kereslet növekedésében sajátos szerepet játszott az olasz és a spanyol emigránsok révén bővülő amerikai piac.)

1914-ben az olajfaültetvények területe már nagyjából azonos volt a szőlővel beültetett területtel. De míg az utóbbi mintegy 300 000 ha-ral csökkent, az előbbi ugyanennyivel növekedett a századforduló után. A borexport visszaesésével szemben az olívaolaj-export, amely 1866—1870 között 7,5 millió tonna körül mozgott, 1896 és 1900 között 13, majd 1901—1905 között már 21,4 millió tonnára emelkedett. Az olívaolaj-export értéke azonban korántsem ellensúlyozhatta azt a veszteséget, amelyet a spanyol külkereskedelem a borexport katasztrofális visszaesése következtében elszenvedett. Ám további részleges ellensúlyozó szerepet játszott két új művelési ág is, amely főleg a századfordulót követően hódított.

---

[*] Voltes, 1974.

A valenciai part menti körzetekben és a földközi-tenger-parti vidékeken megjelentek a narancsligetek. Az intenzív öntözéses gazdálkodás gyors termelésnövekedéssel járt. A narancs jó exportcikknek bizonyult, hiszen az 1880-as évek végének 91 000 tonnát kitevő exportja a századfordulót követően 350 000 tonnára emelkedett. A spanyol gyarmatbirodalom újabb összezsugorodása — Kuba és a Fülöp-szigetek elvesztése — végül még egy fontos ipari növény, a cukorrépa termelésére adott ösztönzést. Az úttörő Córdoba és Granada után a cukorrépa hamarosan az Ebro völgyében is megjelent és a cukortermelés, gyakorlatilag nulláról a háború előtt 140 000 tonnára emelkedett. Ez a mennyiség már jóval meghaladta a belső fogyasztás szintjét.*

Mindezek az új mozzanatok egyfelől kifejezik az első világháborút megelőző negyedszázad mezőgazdasági dinamizmusát, amely a kedvező nemzetközi konjunktúra talaján Európa mindazon országaiban tapasztalható volt, amelyekben a gabonatermelés versenyképes maradt, vagy amelyek a gabona helyett más termények termelésére tudtak átállni.

A spanyol mezőgazdaság ennek ellenére is csak korlátozottan tudta betölteni a gazdasági átalakulás hajtóerejének szerepét. Ebben, mint J. Nadal rámutat** szerepet játszott a nagybirtokos osztály megerősödése. Akár a régi földbirtokos osztály megerősödése, akár az új földbirtokos osztály kialakulása végül is egyaránt arra vezetett, hogy a jövedelem tekintélyes része olyan társadalmi osztály kezében halmozódott fel, amely egyáltalán nem törekedett bevételének újabb és újabb befektetésére. Nyereségeiket inkább luxusépítkezésekre, a pazarló fogyasztás hagyományos feudális szokásainak fenntartására fordították. Sajátos módon még az egyházi birtokok kisajátítása is ezt a tendenciát erősítette. Az adott társadalmi és politikai viszonyok között, amikor változatlanul a földbirtok jelentette a legnagyobb presztízst és a legbiztosabb jövedelmet, a városokban felhalmozott kereskedelmi tőke egy része is a mezőgazdaságba áramlott át. Ha ennek nyomán gyors mezőgazdasági növekedés bontakozott volna ki, akkor az hosszabb távon felgyorsíthatta volna a tőkefelhalmozást, s ennek révén a modern infrastruktúra és az ipar növekedését is. Erre azonban nem került sor.

---

* Harrison, J. R.: An Economic History of Modern Spain. New York, 1978. 27. skk.; Vicens Vives, J.: Conjuntura económica y reformismo burgues. Barcelona, 1969.

** Nadal, J.: El fracasco de la Revolución industrial en España 1814—1914. Barcelona, 1975.

*A mezőgazdasági termelés értéke**

Év	Millió pezeta	Index
1795	2143	100
1870	2728	127
1904	4000	186
1913	4364	203

A 19. század első hét évtizedében a mezőgazdasági termelés 30%-kal fejlődött, ami rendkívül alacsony, évi 0,3-0,4%-os növekedésnek felelt meg. A következő közel fél évszázad évi átlagos 1%-os növekedést eredményezett. Több mint egy évszázad folyamán tehát a mezőgazdasági termelés értéke csak megkétszereződött. A lakosság létszámának növekedése ezt az ütemet azonban meghaladta, vagyis a spanyol élelmiszer-termelés egy főre jutó volumene 1870-ig csökkent, és ezt követően is éppen csak lépést tartott a lakosság gyarapodásával.

Az ipari termelés és produktivitás növekedése ennél mindenképpen magasabb volt, vagyis a munkaerő felszabadításával az agrárreform elősegítette a potenciális ipari munkaerő kialakítását és ezzel a gazdaság modernizálását. A községi földek kiárusítása a parasztok újabb tömegét fosztotta meg a közös földek használatától, s további bőséges és olcsó munkaerő-kínálatot biztosított. A munkaerő-felesleget az ipar képtelen volt felszívni, ezért egyetlen lehetőségként a kivándorlás maradt. Joggal állapíthatta meg J. Nadal: „az iparosítás összetett folyamat, amely nem tűri el a munkaerő egyoldalú növekedését, ha ez a tőketényező csökkenésével és a piac kimerülésével jár".** Míg Olaszország esetében találkozunk olyan nézettel, amely szerint a nagybirtok fennmaradása meggyorsította a tőkefelhalmozást és annak a mezőgazdaságon kívüli szektorba való átszivattyúzását, Spanyolországra vonatkozóan ezt senki sem állította. A spanyol mezőgazdaságban nem tudtak olyan felhalmozó erőt felfedezni, amely más ágazatok növekedését ösztönözte volna. Minden belső regionális különbözőség ellenére annyi bizonyos, hogy a gerschenkroni tézis — „minél elmaradottabb egy ország, annál valószínűtlenebb, hogy a mezőgazdaság képes lesz aktívan előmozdítani az iparosítást" —*** Spanyolország esetére maradéktalanul igaz. A spanyol mezőgazdaság lassú növekedése úgyszólván az egész gazdasági fejlődést veszélybe sodorja és a gazdasági modernizálás kudarcához vezethetett.

---

* Vicens Vives, An Economic... 1969. 644. skk.

** Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 290.

*** Gerschenkron, 1984. 68. kk.

Az alacsony hozamok fennmaradása, a tradicionális kultúrák megőrzése, a gépek szórványos megjelenése nem utal kedvezőbb viszonyokra Portugáliában sem. Nem véletlen, hogy korán megjelenik az emigráció, és az 1850-es években már évente 10-11 000 ember hagyja el az országot.*

A termelés az ötvenes években csak viszonylag lassan, bár egyes számítások szerint 33%-kal növekedett. 1850—1870 között, Spanyolországhoz hasonlóan, a bortermelés gyors növekedése a legszembetűnőbb. Az angol piac úgyszólván korlátlan kiviteli lehetőséget biztosított.

A művelhető terület mintegy $^3/_4$ részén azonban gabonaféléket termeltek, vagyis végső soron ez határozta meg a portugál mezőgazdaság helyzetét. A számítások arra utalnak, hogy a termelésnövekedés inkább a művelhető földterület kiterjesztéséből, semmint a hozamok javulásából származott. A gabonatermelés növekedése viszont alig tartott lépést a népesség szaporodásával. 1860-ban a lakosság száma 27%-kal volt nagyobb, mint a századfordulón, majd újabb 30%-os növekedéssel 1900-ban elérte az 5 millió főt. A 2 milliós, 66%-os gyarapodás nem tekinthető gyorsnak, a 19. század demográfiai mércéjével mérve. A portugál földbirtokviszonyok és a mezőgazdasági termelés alacsony szintje mellett azonban még ez is több volt, mint amennyit az ország gazdasága el tudott látni. A túlnépesedést a fokozódó kivándorlás sem tudta megakadályozni, holott a nyolcvanas évek 20 000 fős emigrációja a kilencvenes évek közepén már a 44 500 főt is meghaladta, ami már a lakosság 1%-át tette ki. Az emigráció elválaszthatatlan volt a földbirtokviszonyok kiélezett egyenlőtlenségétől. Egy 1916-ból származó felmérés 1,3 millióra tette a gazdaságok számát. 70%-uk azonban a mezőgazdasági jövedelmek mindössze 10%-át nyerte el, míg a gazdaságok 8%-a rendelkezett a jövedelmek 65%-ával. Ezen belül 10 000 földbirtokos a jövedelmek 70%-át könyvelhette el.**

A portugál mezőgazdaság, alacsony termelékenységével nem tudta megalapozni az ipari átalakulást. Exportfeleslege — a bor kivételével — nem volt, sőt a 19. század utolsó évtizedétől szükségessé vált gabonabehozatal súlyosan megterhelte az ország kereskedelmi mérlegét. Egyetlen árucikk, a bor kínálkozott alkalmasnak arra, hogy Portugáliát bekapcsolja a világkereskedelembe és a világgazdaságba. Ennek lehetősége azonban erősen korlátozott volt. Bairoch számításai szerint Portugália exportnövekedése 1860 és 1910 között évi 1,7%-ot tett ki, ami jóval elmaradt az európai export évi 2,8%-os növekedésének üteme mögött és Portugáliát az utolsó helyre szorította az export növekedési üteme tekintetében Európában. Ennek hatására míg a 19. század elején

---

* Villaverde Cabral, 1976. 53—54.; Marques de Silva, F.: O povoamento da metrópole observado através dos censos. Lisboa, 1970.

** Villaverde Cabral, 1976. 171.

Portugália 1,5%-kal részesedett az európai exportból, addig részesedése 1860-ban már csak 0,7%, 1910-ben pedig 0,4%.*

A 19. század közepétől a bortermelés sikeres üzletnek tűnt, az értékesítési lehetőség javult, s bár a szőlőgazdálkodás tőke- és munkaigényes volt, a földbirtokosoknak és parasztoknak lényegesen nagyobb jövedelmet biztosított, mint a hagyományos termelési ágazatok, és a kereskedelemnek, valamint tőkefelhalmozásnak is döntő forrásává vált. M. Halpern egyenesen a Portugáliát eluraló „szőlőlázról” beszél. A szőlőművelés területe egyre terjedt. A szőlőre specializált mezőgazdasági területek gazdálkodása már tőkés jellegű volt, akár családi, paraszti kisvállalkozókról, akár tőkés jellegű nagybirtokosokról lett légyen is szó. A borexport mennyisége ennek nyomán 16 év alatt több mint ötszörösére ugrott.

*Borexport***

Év	Ezer hl
1870	680
1875	1015
1880	1185
1886	3924

A portugál exportnak már 1865-ben is 37%-át tette ki a bor. Ez az arány 1885-re 59,4%-ra ugrott, de még 1890-ben is 50,6%-ot tett ki.***

A borexport növekedésével azonban az exportbevételek nem tartottak lépést: az 1870 és 1885 között több mint ötszörösére növekvő kivitel ugyanis csak megkétszerezte az exportbevételt. Ennek okát részben a bor árának csökkenésében, másrészt viszont a jobb minőségű és drágább portói borok helyét mindinkább átvevő kereskedelmi borok térnyerésében találjuk meg. (Míg 1870-ben a borexport 70%-a, addig 1885-ben csak 25%-a volt portói bor.) A francia verseny, a filoxéra pusztításának kiheverése után, ugyanúgy mint a spanyol bor esetében, a portugál bor exportját is visszavetette. Az 1890-es évekre a korábbi exporttérnyerés semmissé vált. 1894-ben a portugál borexport már csak 1,2 millió hektolitert tett ki, és az ebből származó bevétel mindössze

---

* Bairoch, 1973. 1.

** Halpern Pereira, M.: Libre câmbio e desenvolvimento económico do Portugal na segunda metade do século. XIX. Lisboa, 1971. 80.

*** Villaverde Cabral, 1976. 312—314.

10%-kal haladta meg az 1870-es bevétel értékét. (Miközben a borexport volumene 80%-kal volt magasabb annál.)*

A borexport átmeneti felívelése után bekövetkező stagnálása és a rendkívül gyenge exportdiverzifikáció mellett tehát a portugál mezőgazdaság nem volt képes érdemleges exportbevételre szert tenni és ezáltal az ország gazdasági átalakulását finanszírozni. A parafaexport, bár egyre nagyobb szerepet töltött be a kivitelben, Spanyolországhoz hasonlóan, itt sem volt elég számottevő ahhoz, hogy a gazdaság struktúrájának átalakulásához hozzájáruljon. Portugália viszont nem rendelkezett olyan természeti kincsekkel, bányászati exportcikkekkel, amelyek érdemlegesebb külföldi tőkét vonzottak volna az országba, és a külkereskedelmi mérlegben ellensúlyozni tudták volna a borexport és a rendkívül kedvezőtlenné váló cserearányok hanyatlását.

A spanyol bányakincsek szerepe

Ha Portugália nem, Spanyolország annál inkább rendelkezett értékes bányakincsekkel, ami a 19. század közepétől megkönnyíthette a modern világgazdaságba való bekapcsolódását. A spanyol bányakincsek kiaknázása a 19. század első felében még nem volt jelentős. A 19. század második felében, amikor az ipari forradalom élenjáró országainak további iparosítása mind nagyobb keresletet támasztott a legfontosabb ipari nyersanyagok iránt, a spanyol nyersanyagexport és az ennek révén kibontakozó, továbbgyűrűző hatások átalakulást indukáló lehetősége nyílt meg.

Spanyolország oly nagy mennyiségben rendelkezett a 19. században fontossá vált ércekkel, ami Európa elmaradottabb régióiban ritka volt. Ha figyelembe vesszük, hogy az Európa területén kívül eső bányakincsek jelentős részét még nem ismerték, vagy pedig a nagy távolság és a közlekedés kiépítésének hiánya akadályozta megszerzésüket, a spanyol ércek kompetitív előnyét igen magasra értékelhetjük. A hagyományos higanytermelés mellett a spanyol hegyekben három igen értékes ércet találtak. A Riotinto hegyek gazdag rézkincse, a cartagenai hegyek bőséges ólomforrásai és a Vizcayai-öböl környékének dús vasérclelőhelyei a kitermelőipar nagy fellendülését tették lehetővé.

A spanyol bányászat története sok hasonlóságot mutat a mezőgazdaság történetéhez. Egyrészt a bányászat fejlődését is hosszú ideig akadályozták különböző feudális törvények és előjogok. A bányászati törvények megreformálását azonban — ami a fellendülés előfeltétele volt — az államháztartás bevételi szükségletei is ösztönözték. A bányakincsek kiaknázása a 19. század első évtizedeiben még igen szerény volt. 1825-ben bocsátják ki az új bányatörvényt, amely az összes bányakincset a korona tulajdonának nyilvánította. A királyi tulajdon értelmezése körül azonban vita bontakozott ki, s a bányatörvények — politikai viszonyoknak megfelelő — újabb és újabb felülvizsgálata sem sokat segített a spanyol bányászat helyzetén. Néhány fontosabb bányát, mint például a riotintói higanybányát, a kincstár — jövedelmének fokozása érdekében — már korábban bérbe adott. Más esetekben viszont a jogi és kincstári önkény nem tette csábítóvá a spanyol bányákba irányuló tőkebefektetést. A bányászati vállalkozás szabadságára végül is az 1868-as forradalomig kellett várni. A bányakoncessziók ez időtől mindinkább egyenértékűvé váltak a tulajdonjoggal. Az új bányatörvény kibocsátása úgyszólván egybeesett a külföldi tőke rohamosan növekvő érdeklődésével a spanyol bányakincsek iránt. Néhány év alatt a spanyol állam a bányászati koncessziók egész sorát bocsátotta áruba, ami egyfelől a súlyos eladósodással küzdő államháztartás helyzetén javított, másfelől jelentős pénzügyi forrásokat mozgósított a spanyol bányászat finanszírozására.

---

* Sideri, S.: Trade and Power. Informal Colonialism in Anglo Portuguese Relations. Rotterdam, 1970.

A higany mellett, amelynek bányászatát már az 1820-as évektől a Rothschildok monopolizálták, az ólombányászat indult legkorábban fejlődésnek. A Sierra de Gádor, majd a Sierra de Almenara 70, olykor 80%-os fémtartalmú ércei hamarosan vezető exportcikké váltak. A spanyol ólomtermelés már 1869-re első helyre került a világon, és ezt a helyét a századfordulóig megtartotta. Az ólombányászat és kohászat igen magas profittal dolgozott. A nyereség azonban csak viszonylag csekély hatást gyakorolt a spanyol gazdaság más ágainak fejlődésére. Ennek okát egyrészt abban kereshetjük, hogy az ólomipar ágazati kapcsolatai, technológiai összekapcsolódása más iparágakkal igen korlátozott volt. Másrészt az ólombányászat túlnyomó többsége külföldi cégek kezébe került. Az 1854-ben alapított Lineares Lead, valamint a Badegas-cég angol tőkével jött létre, a La Cruz ólomöntöde, illetőleg a San Quinten bányacsoport francia pénzcsoportok kezén volt.*

A réz iránti kereslet főleg az angol vegyipar kénsavszükséglete, de nem utolsósorban a villamos áram hírközlési alkalmazása következtében ugyancsak rohamosan nőtt a század utolsó éveitől. A külföldi tőke már az 1850-es évektől érdeklődést mutatott a spanyol rézbányák iránt, és a hatvanas években megszületett az első mamutvállalat, a Tharsis Sulphur and Copper Mines,

---

* Nadal, 1975. 118.

*Ólomtermelés**

Időszak	Tonna
1831—1840	247 000
1861—1870	705 000
1891—1900	1 545 000
1901—1910	1 812 000

amely hatalmas alaptőkével, 1866 és 1909 között átlagosan évi 20%-os nyereséggel dolgozott.**

Még jelentősebbé váltak az 1719 óta működő riotintói bányák, amelyeket 1873-ban az angol Rothschildok pénzügyi támogatásával újonnan létrehozott nagyvállalat vett át, amely hamarosan a világ legjelentősebb, a 20. század elején a világtermelés 40-50%-át kitermelő vállalata lett. Évi átlagos nyeresége elérte az alaptőke 70%-át.***

A riotintói bányák, amelyek 1843-ban még csak 468 tonna rezet küldtek a felszínre, 1875 és 1914 között 58 millió tonna ércet termeltek. Az évi termelési maximum 1912-ben 2,5 millió tonnát tett ki. Míg a spanyol érctermelés a világfogyasztás közel felét fedezte, addig a réztermelés már csupán a világtermelés 3%-át tette ki, és a rézérc legfőbb derivátumaiból, beleértve a ként is, Spanyolország importra szorult.

Bármily fontos is volt Spanyolország szerepe a világ ólom- és rézérctermelésében, valamint -exportjában (amely az 1890-es évek spanyol exportértékének 11, illetve 9%-át tette ki), mégis, mindez messze elmaradt attól a robbanásszerű növekedéstől, amely a vasércbányászatot és vasérckivitelt jellemezte.

Északon a Vizcayai-öböl, délen Almería és Murcia gazdag vasérclelőhelyei, a kedvező közlekedési feltételek, az északi kikötőkhöz viszonylag korán megépült vasúti összeköttetés, és a hatalmas angol kereslet a bányászat különlegesen gyors fellendüléséhez vezettek. A Bessemer-eljárás felfedezését követően az angol acélipar mind nagyobb mértékben kezdett olcsó spanyol érccel dolgozni. Spanyolország és Anglia között állandóan úton voltak a hajók: odafelé a spanyol ércet vitték az angol kohókba, visszafelé az angol szenet szállították a spanyol vasutak és az ipar számára.****

---

* Nadal, 1975. Apéndices Estadisticos.

** Checkland, S. C.: The Mines of Tharsis. Roman, French and British Enterprise in Spain. London, 1967.

*** Nadal, 1975. 108.

**** Flinn, M.: The British Steel and Spanish Ore 1871—1914. Economic History Review, 1. 1955.

*Spanyol vasérctermelés és -kivitel**
ezer tonnában

Év	Termelés	Index	Export	Index
1856	69	36	—	—
1865	191	100	89	100
1870	436	228	253	283
1880	3565	1866	2932	3294
1890	6546	3427	4795	5387
1900	8675	4541	7800	8764
1905	9500	4973	8100	9111
1913	9900	5183	8300	9325

A spanyol vasérctermelés fél évszázad alatt hatalmasan felívelt, több mint ötvenszeresére ugrott, amivel azonban az export maradéktalanul lépést tartott. A spanyol ipar az 1860-as években 160 ezer tonna ércet dolgozott fel, s közvetlenül a háborút megelőző évekre ez 850 ezer tonnára növekedett. A kitermelt spanyol érc 91%-át azonban 1881 és 1913 között exportálták. A legnagyobb vevő a spanyol kivitel 80%-át felvásárló Anglia volt, és az angol acélipar 26%-ban spanyol érccel dolgozott. A századfordulót követően a vasérc a spanyol kivitel második legfontosabb tétele lett. A 20. század elején részesedése elérte a kivitel értékének 15%-át. Vajon mi volt az ércbányászat és -export jelentősége Spanyolország tőkefelhalmozása, iparosítása és gazdasági átalakulása szempontjából? J. Nadal becslése szerint az Angliába irányuló vasércszállításokon „Spanyolország összesen kb. 2283 millió pezeta nyereségre tett szert".**

N. Sánchez-Albornoz viszont elsősorban azt emeli ki, hogy a bányák többsége külföldi tőkebefektetésekből keletkezett, és az itt termelt profit jó része sohasem került újra befektetésre, hanem a befektető országba irányult. Ezért a profit nem járult hozzá Spanyolország gazdasági átalakulásához. Véleménye szerint a bányászat idegen sziget, enkláve maradt a spanyol gazdaságban, amely inkább a tőkét exportáló országok gazdaságának nyúlványa, semmint a spanyol gazdaság szerves része volt.***

---

* Vicens Vives, An Economic... 1969; Nadal, 1975.; Voltes, 1974. munkái alapján.

** Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 275.

*** Sánchez-Albornoz, N.: España hace un siglo: una economía dual. Madrid, 1968.

Sánchez-Albornoz duális gazdaságkoncepciója a spanyol bányászat szerepének talán legélesebb megfogalmazása. A külföldi tőke uralkodó szerepe a spanyol bányászati beruházások és a bányatársaságok esetében vitathatatlan. Angol tőkés csoportok egyedül Vizcayában 1871 és 1919 között 64 bányatársaságot alapítottak. A spanyol bányákba fektetett angol tőke összegét 12 millió fontra becsülték 1913-ban. A spanyol bánya-részvénytársaságok tőkeerejére vonatkozó adatok az első világháború előtt a következő képet mutatják:

*Külföldi tőke a spanyol bányászatban**

Ország	Rt-ok száma	Tőkéje (millió pezeta)	Az összes százalékában
Spanyol	232	635,5	51,7
Angol	53	312,2	25,4
Francia	57	152,4	12,4
Belga	26	98,6	8,0
Német	1	21,6	1,8
Svájci	3	9,2	0,7
Összesen	372	1229,5	100,00

A spanyol bányákba fektetett mintegy 120 millió dollár értékű külföldi tőke még akkor sem lett volna egyszerűen helyettesíthető, ha feltételezzük, hogy a bányák különlegesen magas profitjának Spanyolországban tartása ezt lehetővé tette volna. A kérdés azonban nem az volt, hogy a magas profit újrabefektetése megfelelő tőkét biztosított volna-e a hazai bányászat fejlődésének, hanem az, hogy volt-e elegendő belső tőke az indulás pillanatában, amely nélkül a modern kitermelés technológiai és üzleti feltételei nem jöhettek volna létre.

A bányászat és a spanyol gazdaság fejlődése szempontjából nem annyira a külföldi tőke szerepe és részesedése érdemel figyelmet, hanem inkább az, hogy megteremtette-e a bányászat fejlődése a kellő továbbgyűrűzési hatásokat, amelyek a tőkefelhalmozást és az iparosítást felgyorsítják. E két, összefüggő kérdésre a bányászat fellendülésének első évtizedeire vonatkozóan jórészt negatív választ adhatunk. A bányászati koncessziók a profit felhasználására vonatkozóan nem tartalmaztak érdemleges megkötést, és a bányakincsek hazai feldolgozására sem történtek érdemleges lépések. A bányászat hatása hosszú ideig tehát csakis a munkaerőpiacon és a külkereskedelmi mérlegben mutatkozott, eltekintve olyan járulékos hatásoktól, amelyek például a közlekedés fejlesztésében jelentkeztek.

---

* Nadal, 1975. 92.

A réz- és az ólomérc mellett a vasércet is jórészt külföldön dolgozták fel, hiszen Spanyolország legfontosabb bányakincsének alig 9%-át hasznosította a hazai ipar. A kohászat, illetve vas- és fémipar kapacitása, felszereltsége kiáltó ellentmondásban állott a bányászati termelés kivételes konjunktúrájával. Mindez erősíteni látszik Sánchez-Albornoz véleményét a bányászat enklávejellegéről. Véleményünk szerint azonban a centrum és periféria európai kapcsolatában az enkláve-iparfejlődés gondolatát mindig erős fenntartással kell fogadni. A periferikus helyzetben levő országok politikai szuverenitással és gazdaságpolitikai koncepcióval rendelkező kormányai, bármennyire függő helyzetbe kerültek is a fejlett centrumországok árukeresletétől és tőkekínálatától, többnyire képesek voltak olyan lépésekre, amelyek megakadályozhatták, hogy a külföldi tőke kizárólag enklávejellegű befektetésekre és ipari alapításokra korlátozódjon. A különböző korszakokban a befektetés jellege és szerepe maga is változott. A bányavidékek többsége esetében a korábban behatoló külföldi tőke csak kitermelte az ércet saját gazdasága számára és profitja érdekében, Vizcayában viszont a 19. század utolsó két évtizedében — mint még visszatérünk rá — megindult a tartomány látványos iparosodása.*

Tekintettel arra, hogy Bilbao és környéke a spanyol iparosodás egyik központja lett, és ebben a bányatársaságok által felhalmozott tőkének fontos szerepe volt, elvethetjük azt a megközelítést, amely a spanyol bányászatot pusztán külföldi enklávénak és kizsákmányolási területnek fogja fel. Ez nem jelenti azt, hogy a nyerstermékek exportjának növekedéséből automatikusan vezetett út a termelékenység és specializáció általános növekedéséhez, illetve a források produktívabb felhasználásához és ezen keresztül a gazdaság fejlődéséhez. Ugyanakkor az sem vonható kétségbe, hogy a profit megoszlása a hazai és külföldi tőke között kihat az újrabefektetésre és befolyásolja, mennyit költenek hazai termékekre, s mennyit fordítanak importra, illetve rosszabb esetben a profit egyszerű transzferálására.**

A spanyol bányászat fellendülése — jórészt a külföldi tőke befektetései révén — végül is alapjában előmozdította az ország gazdasági fellendülését. C. Furtado véleményét idézve: „A külkereskedelem növekedése az alacsony termelékenységű gazdaságot a fejlődés útjára terelheti előzetes tőkeakkumuláció nélkül... lehetővé teszi a fejletlen gazdaság számára, hogy jobban és észszerűbben használja fel azokat a termelési tényezőket, amelyeknek bőven birtokában van — nevezetesen a földet és a munkaerőt. A jövedelmek növekedése megteremtheti azt a csekély többletet, melynek révén a gazdaságon belül megindulhat a tőkefelhalmozás."* Minderre, ha nagyon korlátozott mértékben is, valóban sor került Spanyolországban. Nem a továbbgyűrűző hatások teljes hiánya, inkább erősen korlátozott jellege kíván tehát magyarázatot. Kétségtelen, hogy Spanyolország nem csupán egyike volt a világ számos nyersanyagszállító országainak, hiszen exportkínálata olyan kulcsfontosságú nyersanyagokra összpontosult, amelyeknek viszonylag magas keresetelaszticitása és kedvező világpiaci árai voltak. Az ország elég magas exportbevételekkel rendelkezett és a bányászatba irányuló külföldi tőkebefektetések, viszonylag korán, sok vonatkozásban fejlett infrastruktúrát hoztak létre. Nem kétséges, hogy a bővülő belső piacra támaszkodva, önálló beruházási tevékenység is kialakult, jóllehet az önfenntartó gazdasági növekedésre való átmenet csak a 20. század elejére bontakozott ki. A bányászattól kapott ösztönzések tehát elég erősek voltak a nekilendülés megindításához, de nem voltak elég erősek az átfogó strukturális átalakulás keresztülviteléhez. Spanyolország a századforduló körül kilépett abból a stádiumból, amelyben, a régi szerkezeti keretek között, egyszerűen csak az exportszektor mennyiségi növekedésére került sor. A régi gazdasági szerkezet változott, mint ahogy változtak a gazdasági fejlődés forrásai és ösztönzői is. A megakadás és a nekilendülés erői birkóztak egymással. A nemzetközi gazdasági életbe való bekapcsolódás nem egyszerűen függő gazdaságot hozott létre, hanem olyan gazdasági szerkezetet, amelyben az átalakulás és felzárkózás dinamikus elemei is mind erősebben jelen voltak. Hogy nem tudtak áttörni, felülkerekedni, az nemcsak — sőt talán nem is elsősorban — a külföldi tőke üzleti politikájából következett. Legalább ilyen nagy szerepet játszott, hogy a hagyományos, de még a századforduló utáni, hanyatlása ellenére is jelentős agrárexport sem tudott megfelelő impulzust adni. Ez utóbbi belső piacformáló ereje gyengébb volt, exportbevételei relatíve hanyatlottak, legfőbb exportcikkeinek áralakulása kedvezőtlen, keresletelaszticitása gyenge volt és ezért ipari továbbgyűrűző hatása alig létezett.

---

* Nadal, In: Berend—Ránki 1979. 275.

** A kérdésre teoretikusan lásd: Myint, H.: An Interpretation of Economic Backwardness in the Economics of Underdevelopment. New York, 1963. 27—28.; Hirschman, A. O.: The Strategy of Economic Development. New Haven, 1978. 98—120.

A gazdaságfejlődés és a népesedés kapcsolata Spanyolországban

Végül azt az ellentmondást sem hagyhatjuk figyelmen kívül, amely a két exportszektor között keletkezett. Nevezetesen, a spanyol mezőgazdaság lényegesen hozzájárult az olcsó és kimeríthetetlen munkaerőforrások biztosításához, de ezzel az alacsony bérek, alacsony produktivitás úgyszólván áttörhetetlen bűvös körét hozta létre. A népességnyomás pedig a 19. század második felében Spanyolországban rendkívül megerősödött. Száz év alatt a lakosság létszáma 80%-kal gyarapodott, de az 1860-ig tartó gyarapodás évi üteme 0,63%-os volt, míg 1861-től 1900-ig a gyarapodás évi üteme 0,49%-ra esett vissza, amely az európai növekedési értékek alsó régiójába tartozott. Az állandó polgárháborúk, az évszázad első felében pusztító legkülönbözőbb járványok (sárgaláz és kolera) is tizedelték a lakosságot. A mezőgazdaság fejlődése sem mozdította elő igazán a népességnövekedést. Az újabban művelés alá vont földek alacsony termelékenysége és a bizonytalan, Európában szokatlanul nagy termésingadozások Spanyolországban még a 19. század második felében is éhínségeket idéztek elő, amelyet a birtokmegoszlás egyenlőtlensége, a nagybirtok fennmaradása súlyosbított, egyre nagyobb tömegeket kényszerítve emigrációba.*

---

* Furtado, C.: Development and Underdevelopment. Berkeley, 1971. 64—65.

Spanyolország lakossága területileg is átcsoportosult. A belső területek jelentősége — Madrid lélekszámának erőteljes gyarapodása ellenére is — lényegesen csökkent, míg a peremvidékek (Katalónia és a baszk vidék, amelyek leginkább iparosodtak) népesedése megnövekedett. Az eltolódást főként a belső migráció okozta, hiszen a születési arányszámok nagyjából egyenlőek voltak. A termékenységi ráta nagy különbségeket mutatott, s a 33,8‰-es országos átlagon belül az elmaradott mezőgazdaságú Cuenca (41,8‰) vagy az iparosodottabb Barcelona vidéke (27,8‰) között nagy volt az eltérés. Ha nem is ilyen élesen, de a halálozási rátában is mutatkoztak különbségek és éppen a legtermékenyebb vidékek hátrányával. A 28,8‰-es átlagos halálozási ráta Európában a legmagasabbak közé tartozott. A spanyol népesség fejlődése ennek következtében Európában mérsékeltnek számított.

A századforduló után a népességnövekedés meggyorsult, amiben a halálozási ráta nagyobb csökkenése (1900: 28,3, 1910: 23‰) játszhatta a döntő szerepet.

*Spanyolország lakosságának növekedése***

Év	Ezer fő	Index
1797	10 541	100
1833	11 962	113
1857	15 454	146
1877	16 622	157
1900	18 594	176
1910	19 927	189

---

* Nadal, J.: La Población Española. Siglos XVI a XX. Barcelona, 1971.

** Nadal, 1975. 17.

Tekintettel arra, hogy a népesség gyarapodása aggregát számokban ugyan nem maradt el a nemzeti jövedelem növekedése mögött, viszont egyes területeken a gazdasági növekedés nem állt arányban a népesség növekedésével, így ez utóbbi vidékeken túlnépesedés állt elő, amely elvándorlásra vezetett. Egyes kedvezőtlen helyzetben levő vidékeken az elvándorlás olyan méreteket öltött, hogy már elnéptelenedésről beszélhetünk.*

A munkaerőpiac legegyenetlenebb növekedése a városokban ment végbe. A század első két évtizedében a nagyvárosok (Madrid, Barcelona, Cádiz) lakossága valamelyest csökkent, hiszen még nem érvényesültek olyan ipari és egyéb hatások, amelyek a városok vonzását felerősítették volna. Később azonban a városi lakosság fejlődési üteme különösen az iparosodottabb Barcelonában felgyorsult. 1900-ban már további négy város lakossága haladta meg a 100 000 főt. A spanyol ipar és a városok azonban a mezőgazdasági népességfeleslegnek csak egy részét szívták fel. A falvakban nagyméretű rejtett és nyílt munkanélküliség és túlnépesedés volt. A 19. század végén azonban megnyílt az emigráció lehetősége, amely különösen Latin-Amerika és részben Észak-Afrika révén megszokottabb környezettel csábított, s a nyolcvanas években átlagosan évente 11 000 embert, majd az 1912. évi csúcsponton már 134 000 embert vonzott kivándorlásra, ezzel már meghaladva a népesség évi tiszta szaporodásának mértékét.

*Spanyol városok lakossága***

Év	Barcelona	Madrid
1800	115 000	167 000
1830	83 000	150 000
1850	175 000	281 000
1880	346 000	398 000
1900	533 000	540 0000

Spanyolországot kereken 1 millió kivándorló hagyta el, európai mértékkel mérve ez nem tekinthető túlságosan magas aránynak. Az 1881 és 1914 közötti európai kivándorlási hullámban az Ibériai-félsziget mintegy 13%-kal részesedett.

---

* Anes, 1974.

** Vicens Vives, An Economic... 1969. 622.

A népesség gyarapodása és a gazdasági fejlődés közötti összefüggés nem volt olyan szoros a spanyol fejlődés esetében, mint a 19. századi gazdasági átalakulás élenjáró országaiban. Ezt az összefüggést azonban egyetlen esetben sem lehet egy-egy országra korlátozni, hiszen az átalakulás nemzetközi keretekben folyt, hatása pedig minden európai országban érezhető volt. Hasonló a helyzet a népességnövekedéssel előrehaladó iskolázással is. A kulturális átalakulás, az iskolahálózat kiépítése az ibériai országokban is elkezdődött, és az írástudatlanság 40-50%-ra csökkent. Így a népesedés és a belső gazdasági fejlődés között sajátos összefüggés és ellentmondás alakult ki. Egyfelől a népesség fejlődési üteme magasabb szintet mutatott, mint amilyen az ország gazdasági színvonalából következett volna. Másrészt a születési és halálozási mutatók a nyugati országokhoz képest elmaradottabbak voltak. Az ellentmondás abban csúcsosodott ki, hogy a viszonylagos elmaradottság a gazdasági követelményekhez való alkalmazkodási képességet lelassította, a túlnépesedés viszont olyan nyomást fejtett ki a korlátozott felszívó képességű gazdaságra, hogy az az elmaradottság súlyos társadalmi következményeit még élesebben hozta felszínre.

A spanyol munkaerőpiac hatása a gazdasági fejlődésre végül is kettős volt. Egyrészt az alacsony munkabérek néhány területen, különösen a bányászatban kifizetődőbbé tették a külföldi befektetéseket. Másrészt viszont az alacsony munkabérek többnyire alacsony munkateljesítményekkel jártak, és az iparosításnak, azaz a külföldi tőkebefektetések továbbgyűrűzésének legalább annyira akadályai, mint előmozdítói voltak. A belső piac szerkezete, a tőke iránti kereslet, valamint a technológiai színvonal alakulása mind összefüggésben állt a gazdasági fejlődés emberi tényezőivel. Az sem vonható kétségbe, hogy a népességnövekedés keresletnövelő hatása, különösen a városokban mind az iparosításnak, mind a szolgáltató szektorok növekedésének ösztönzést adott.

Végül a viszonylagos túlnépesedés is szerepet játszott a lakosság foglalkozási szerkezetének lassú változásában. Az 1900-as népszámlálás Spanyolországban az aktív lakosság 68%-át a mezőgazdaságban találta. Ez az arány Nyugat-Európával összevetve igen magas, de nem sokban tért el az európai periféria sok más országától, sőt a kelet- és délkelet-európai régiónál határozottan kedvezőbb volt. Nem szabad elfeledni, hogy a keresők 16%-a már az iparban dolgozott, és ugyanannyi volt a szolgáltatóiparban és a szabad foglalkozási ágakban dolgozók aránya is.*

Portugáliában, ahol a mezőgazdasági lakosság még a keresők 72%-át tette ki, 1890-re ez az arány 61,5%-ra, 1910-re pedig 57,7%-ra csökkent. Az ipari népesség viszont az utóbbi két időpont között 17,6%-ról 21,6%-ra emelkedett. A városi lakosság 1878 és 1911 között 12,8%-ról 20%-ra emelkedett.**

---

* Voltes, 1974. 90—91.

** Marques de Silva, 1970. 52.

Spanyolország és Portugália fejlődésének gyengeségeit elemezve tehát a viszonylagos túlnépesedést mindenekelőtt a mezőgazdasági szektor elégtelen teljesítményének és egészségtelen földbirtok-struktúrájának összefüggésében értelmezhetjük. Nem tekinthetünk azonban el ebben a vonatkozásban az ipari szektor alacsony teljesítményétől sem, amely összefüggésben állt a belső piac gyengeségével, a külföldi tőke nyersanyagexportra orientált fejlesztő hatásával és Spanyolország szerepével az ipari forradalommal kialakított nemzetközi gazdasági munkamegosztásban.

Vasutak, bankok és a külföldi tőke*

A tradicionális ágazatok lassú átformálódása, a külföldi közreműködéssel kiépülő új kitermelő, bányászati ágazatok az átalakulás belső tényezőit vitathatatlanul erősítették, de a mediterrán országok az 1880-as évekig ennek ellenére sem tudtak kiemelkedni elmaradottságuk hagyományos szerkezetéből.

Az európai periféria országaiban, jól ismert módon, a nemzetközi gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódás és a tradicionális szerkezetekből való kiemelkedés folyamataiban rendkívül nagy szerepet játszott a modern közlekedés és bankrendszer, s a mindezekkel összefüggésben álló külföldi tőkebehatolás.

Olaszország számára, hogy az alacsony belső tőkefelhalmozási képessége és a rohamosan növekvő tőkeigénye közötti feszültségeket áthidalhassa, s hogy kimozduljon az 1880-as évekig leküzdhetetlennek tűnő stagnációból, fontossá váltak a külföldi tőkebefektetések. Hagyományos, kisebb államkölcsönöket az itáliai államok, a pápai udvar, sőt a kisebb fejedelemségek már régóta felvettek.** A nagyobb tőkeigény Olaszország esetében is összefüggött a vasútépítéssel. C. Cavour sürgetésére ugyan a kis királyi vasutakat követően már az ötvenes években kiépült néhány nagyobb vonal, de az Olaszországot 1860-ban keresztülszelő 2400 km vasút még nagyon kevés volt ahhoz, hogy elősegítse az egységes belső piac kialakulását és különösen, hogy a gazdaság valamiféle ösztönzőjévé váljon. Abban az országban, amelyben az utak korábban rendkívül elhanyagoltak voltak — délen 1800 községből 1300-nak egyáltalán nem volt kövezett útja —, ahol Milánóból hosszabb ideig tartott a szállítás Firenzébe, mint Londonba vagy Párizsba, és Genovából háromszor annyi volt a szállítási költség Svájcba, mint Le Havre-ból, ott néhány alapvonal kiépítése igen is fontos szerepet játszott. A nagy építkezések azonban az egységes Olaszország új államhatalmára vártak. Az egyesítést követő 20 év alatt felvett kölcsönök, ennek megfelelően, 7,5 milliárd frankkal növelték az olasz államadósságállományt. Az első vasútépítési kölcsönt, főleg francia csoportoktól, 1861 júliusában vette fel az új olasz állam. Ezt 1863-ban, majd 1865-ben újabb nagyobb, jórészt a francia Rothschildok kölcsöne követte. Igaz, a francia tőke lelkesedését, amely néhány év alatt a korábban 1 milliárd frankra becsült tőkebefektetést a kétszeresére emelte, az 1864-es pénzügyi krízis, több száz részvénytársaság bukása, átmenetileg lelohasztotta. A francia befektetések ezt követően inkább a bányászat (főleg a kén- és színesércek kitermelése) felé fordultak. A hatvanas-hetvenes években néhány tucat iparvállalatot is alapítottak. 1865-ben öt külföldi alapítású ipari részvénytársaság működött, 43 millió frank tőkével, 1881-ben pedig 38 vállalat 333 millió frank tőkével. A francia tőke szerepe tehát ebben a két évtizedben fontos volt, később azonban külpolitikai, kereskedelmi és egyéb megfontolásokból lecsökkent, és a francia tőkebefektetések a századforduló körül sem haladták túl az 1-1,5 milliárd frank értéket.

---

* Az olasz bankrendszer fejlődésére és a tőkeimportra lásd: Confalonieri, A.: Banca e industria in Italia 1894—1906. Milano, 1976.; Cohen, J. S.: Finance and Industrialization in Italy 1894—1914. Princeton, 1967.

** Cameron, 1961. 257. skk.

A külföldi tőkét azonban kétségkívül leginkább a vasútépítés vonzotta. Viktor Emánuel piemonti királyságában — a franciától az osztrák határig — Genován és Torinón keresztül épült az első vasútvonal. A még Habsburg fennhatóság alá tartozó Velencében és Lombardiában a párizsi Rothschildok építettek vasutat Velencéből Milánóba, és ugyancsak francia tőke finanszírozásával épült a Bolognába vezető vonal is. A toscanai, az első római vasút, sőt a nápolyi királyság néhány vonala is francia pénzből valósult meg. Az egyesülést követően az új vasútvonalak koncessziója is elsősorban a párizsi Rothschildoknak jutott. Gyorsan fejlődött az északi hálózat is. Az egyesítést követő néhány év alatt több ezer km új vasútvonal épült, és a vasúti koncessziók elnyeréséért folyó gazdasági és politikai küzdelem az új olasz állam korai történetének egyik legmozgalmasabb fejezetévé vált. Az olasz állam, politikai és stratégiai okokból egyaránt, nagymértékben ösztönözte a vasútépítést. Hamarosan bebizonyosodott azonban, hogy ennek terheit nem képes viselni. Az államháztartást amúgy is túlságosan megterhelték az egyesítésért folyó háborúk pénzügyi hatásai. Az országot egységesítő hosszú vonalak pedig, minél nagyobb szakaszon hatoltak dél felé, annál kevesebb hasznot hajtottak, és ezért a kamatbiztosítás is az egyébként üres államkasszát terhelte. A szokásos és Európaszerte ismert pénzügyi botrányok sorozatai, a hatvanas évek közepének súlyos spekulációs válságát követően Olaszországban viszonylag korán napirendre tűzték a vasutak államosításának gondolatát, s az északi vonalak kivételével, az olasz vasúthálózat hamarosan az állam tulajdonába került. (1881-ben azutána Rothschildok a Lombardia—Velence vonalat is eladták az olasz államnak.) Az olasz vasúthálózat hossza 1885 végére elérte a 9300 km-t.

Olaszország területéhez viszonyítva azonban az évi átlagos 350 km hosszúságú sínpálya építése sem tekinthető soknak. A mintegy 2,2 milliárd frank vasúti befektetés, amelynek 60%-át francia pénzcsoportok finanszírozták, az olaszországi külföldi tőkebefektetések legfontosabb tételét jelentette.*

Az olasz vasútépítés ipari hatásai azonban ebben a korszakban még nem voltak jelentősek. A gördülő- és építőanyagot zömmel külföldről vásárolták, és a külföldi társaságok szükségleteiket nem is igyekeztek olaszországi vállalatoktól kielégíteni. Csupán néhány olyan iparvállalatról tudunk, melyek a vasútépítés kereslete következtében születtek.** Az olasz vasútépítés csúcsai és az olasz iparfejlődés csúcsai időben annyira távol estek egymástól, hogy a kölcsönhatás lehetőségét már ez is kizárja. Az olasz iparfejlődés üteme többek között azért olyan lassú, mivel a vasútépítés teremtette konjunktúrát csak részben, korlátozottan tudta a maga javára hasznosítani.***

A gazdaság tőkefelhalmozó képességének gyengeségére utal, hogy ezekben az évtizedekben a nemzeti jövedelemnek mindössze 334%-át fordították beruházásokra, s ennek is csak 50%-át épület- és gépi befektetésekre.****

Megvolt tehát az igény a belső felhalmozás előmozdítására, a szétszórt tőkék és pénzeszközök összegyűjtésére, a modern bankrendszer kiépítésére. Ezt különösen az ösztönözte, hogy az államháztartás hiánya következtében, a hatvanas években, a jegykibocsátó bankok kölcsönei a magángazdaságból az államkölcsönök felé csoportosultak át.

Olaszországban, a középkori pénzüzletek hazájában, az egyesítés gyenge, elmaradott hitelintézeti rendszert talált. A jegykibocsátás öt, az ország különböző nagyvárosaiban működő nagybank monopóliuma volt. 1871-ben az öt nagybank még egy hatodikkal, a volt pápai állam jegybankjával is kiegészült.

A jegybankok mellett négy, főleg mezőgazdasági hitelekre specializált nagyobb hitelintézet és 123 takarékpénztár működött az országban. A bankok funkcionális elkülönülése még nem alakult ki.

Az egyesülés után még változatlanul nagy szerepet játszottak a hagyományos magánbankházak. Ezek — bármily gazdag családi vállalkozások voltak is — nem vehették fel a versenyt a modern bankházak tőkegyűjtési képességével, s nem is tölthették be a letéti bankok, még kevésbé a vállalkozó, Crédit Mobilier típusú bankok szerepét. Tevékenységük alig terjedt túl a hagyományos pénzkölcsönzésen. Az 1860-as évektől azonban a külföldi tőke részvételével számos új, Crédit Mobilier-típusú bank alakult, például az Angol—Olasz Bank, francia tőkével, a Torinóban tevékenykedő Banca di Credito Italiana, az ugyancsak francia tőkével alapított firenzei Banco del Commercio e dell'Industria, és nem utolsósorban a francia Crédit Mobilier által Milánóban életre hívott Società Generale di Credit Mobiliare. Ezek a bankok már igyekeztek párizsi példaképükhöz hasonlóan nagy üzleti vállalkozásokba kezdeni, és különösen a vasútépítésben fejtettek ki figyelemre méltó aktivitást. Ezekbe a bankokba fektetett külföldi tőke, egyes becslések szerint, elérte a 100 millió lírát, ami mutatja a megfelelő belső erő hiányát.*

---

* Lévy-Leboyer, M. (ed.): La position internationale de la France. (XIX^{e}—XX^{e} siècle) Paris, 1977.

** Cafagna, L.: The Industrial Revolution in Italy. In: Cipolla (ed.), 1973. 278—288.

*** Gerschenkron, 1984.; Caracciolo, 1969.

**** Eckaus, 1961.

A hetvenes évek kezdetének alapítási láza Itáliát is elérte. Egymást követően, hatalmas névleges tőkével alakultak az új bankok. A részvénytársasági hitelintézetek száma néhány esztendő alatt 19-ről 143-ra, tőkéjük 165 millió líráról 792 millió lírára emelkedett. A léggömb azonban hamar szétpukkadt és a hetvenes évek végén már csak 101 pénzintézet maradt életben, mindössze 269 millió líra alaptőkével. Az előrehaladás igen szegényes volt.

Az olasz vasutak és pénzintézetek 1860 és 1880 közötti mérsékelt fejlődése után, az 1880-as évektől megfigyelhető általános fellendülés keretében, a 19—20. század fordulója körüli évtizedekben szembetűnő a felgyorsulás. 1880 és 1900 között több mint 5400 km vasútvonal épült, s ezzel az olasz vasutak hossza a századfordulón megközelítette a 16 500 km-t.

A nyolcvanas évek elején felvett, részben angol pénzcsoportok által finanszírozott újabb államkölcsönökkel az államháztartás helyzetét sikerült megszilárdítani. A bankok üzleti tevékenysége ismét fellendült. A belső felhalmozás és a külföldi tőkebehatolás együttes eredményeként az olasz hitelhálózat a hetvenes évek második felének megtorpanása után újból erőre kapott.** 1887-től azonban néhány, a városi építkezési spekulációba túlságosan is belekeveredett római, torinói és nápolyi pénzintézet a csőd szélére került. Az építkezési válság a két, méreteiben egyedülálló, Crédit Mobilier-típusú bankot (Banca Generale és a Società Generale di Credit Mobiliare) is nehéz helyzetbe hozta. Súlyos pénzügyi válság következett be.

Kormányintézkedések és a jegykibocsátó bankok intervenciója — nem túlságosan nagy sikerrel — próbálta menteni a helyzetet. 1894-ben először a Crédit Mobilier jutott csődbe, miután a vele szoros pénzügyi viszonyban levő kisbankok egész sora korábban csődöt jelentett be, majd néhány hét múltán követte ezt a Banca Generale.

Az 1887-ben megkezdődött pénzügyi válság csak 1893 közepén ért véget, s ennek során majdnem az egész olasz pénzügyi rendszer összeomlott. A nagy üzleti bankok jó része csődbe jutott, és a kisebb bankok is, lényegesen csökkent tőkeerővel, alig élték túl a válságot. A hat nagy jegykibocsátó bank közül* tönkrement a Banca Romana, de a többi is olyan súlyos veszteséget szenvedett, hogy ezt követően csak szerény keretek között tudta folytatni tevékenységét.

---

* Luzzatto, 1963.

** De Rosa, L.: La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno. Bari, 1973. 99. 1880-ban 161 bank működött, és a takarékbetétek összege meghaladta az 1 milliárd lírát. Ennek azonban 5%-a sem esett délre és Szicíliára, míg Lombardia részesedése mintegy 40% volt.

A súlyos válság áthidalása, az olasz hitelrendszer talpra állása aligha sikerült volna, ha az izmosodó európai tőkepiacon egyre nagyobb szerephez jutó német tőke nem kapcsolódik be az olasz gazdaságba. Befektetése nyomán jött létre Olaszország két legnagyobb, vegyes típusú bankja, a Banca Commerciale Italiana és a Credito Italiano. Ezek a bankok egyidejűleg töltötték be a nagy letéti bankok és az új típusú beruházó bankok szerepét, közreműködve iparvállalatok alapításában vagy felfejlesztésében. A Banca Commerciale Italiana alaptőkéjének 48%-át német pénzcsoportok, a Berliner Handelsgesellschaft és a Bleichröder Bank mellett az ún. D-bankok fedezték.** A német tőke relatív részesedése a későbbi évek folyamán ugyan csökkent, s a bank német származású igazgatói is felvették az olasz állampolgárságot. Ez azonban nem változtatott azon a tényen, hogy a Banca Commerciale Italiana a nemzetközi tőke- és pénzpiac szerves részévé vált, nagyobb üzleteihez továbbra is rendszeresen hozzájutott német tőkéhez, és éppen ennek révén volt képes az új, nagy tőkeerőt igénylő elektromos- és vegyiparban nagyméretű tőkebefektetéseket eszközölni.*** Egy évvel a Banca Commerciale alapítása után, ugyancsak német konzorcium alakította át az addig nem túl jelentős Banca di Genovát Credito Italiano néven, a vegyes típusú bankok élvonalába emelkedő nagybankká. A két német érdekeltségű nagybank mellett két újabb vegyes típusú bank már az olasz tőke teremtménye volt: a Banco di Roma, amelyben többek között betéteivel a Vatikán is érdekelt volt, és az északolasz tőke nagy alapítása, a Società Bancaria Italiana.**** Ezek a bankok a tőkén kívül vállalkozói szellemet, kockázatvállalást, ipari érdeklődést vittek az ország gazdaságába. A hitellehetőségek annyira kibővültek, hogy az hamarosan maga után vonta az olasz hitelrendszer átalakítását. Ennek fontos mozzanataként 1895-ben megalakult a Banca d'Italia, amely az addigi hat jegykibocsátó bank helyett már egyedül töltötte be a központi bank szerepét. Tevékenysége a bankjegykibocsátásra, a pénzellátás szabályozására, vissz-leszámítolásra terjedt ki, de nem nyújtott közvetlen hiteleket. 1896 és 1914 között a pénzintézeti hálózatba félmilliárd, a vasutakba 400 millió líra tőkét fektettek.

---

* Luzzatto, 1963. 239—268. Olaszországban ezekben az években még hat jegykibocsátó bank működött. Az öt túlélő: Banca Nazionale del Regno d'Italia, Banca Nazionale Toscana, Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Toscana.

** Confalonieri, 1976.

*** Webster, R. A.: L'imperialismo industriale italiano 1908—1915. Torino, 1976.

**** De Rosa, 1973. 48.

A külföldi tőke szerepe már viszonylag korán heves vitát váltott ki Olaszországban. Az első világháború folyamán az olasz semlegesség híveit például azzal vádolták, hogy a mindenütt jelen levő német tőke (amelynek vezérképviselője a Banca Commerciale Italiana volt) érdekeit szolgálják. A közvetlen politikai indítéktól független vizsgálatok azóta megállapították, hogy Olaszországban a külföldi tőke szerepe lényegesen kisebb volt, mint a periféria legtöbb, hasonló fejlettségi szinten álló országában.

A francia—olasz vámháború után visszaszoruló francia tőkét, amely a modern átalakulás előkészítő korszakának megfelelően leginkább az államkölcsön üzletekben és a vasúti beruházásokban tevékenykedett, az 1890-es évektől felváltó német tőkét a tőkés fejlődés újabb szakaszára jellemzően, a bank- és ipari befektetések érdekelték. A német vegyes bankok sokkal alkalmasabbak voltak a gazdaság új tőkeigényének kielégítésére, és tevékenységük a kilencvenes évektől induló gazdasági fellendülés egyik fő tényezőjévé vált.

P. Hertner újabb számítása,* amely elsősorban az infrastruktúrába, az iparba és kereskedelembe fektetett külföldi tőke mértékére vonatkozik, egyértelműen igazolja, hogy a német tőke elsősorban a bankokba, a villamossági iparba, és a vegyiparba irányult. A francia tőke, amely a századforduló után, a korábbinál jóval kisebb mértékben újra jelentkezett az olasz piacon, inkább a hagyományos alapanyag-kitermelő ágazatok iránt mutatott érdeklődést. A svájci tőke a textilipart, a belga a városi közlekedést preferálta. Hertner számításai, meglepő módon, nem a hagyományos francia és az új német befektetéseket mutatják a legjelentősebbnek Olaszországban, hanem az angol tőkét, amelynek 225 millió lírás részesedése az összes külföldi tőkebefektetésnek végül is közel 30%-át tette ki, meghaladva a 150 milliós német és még inkább a 90 milliós francia tőkebefektetést, mely utóbbit egyébként már a svájci és a belga tőkeimport is meghaladta.

Hertner rendkívül alapos számításai azonban nem különböztetik meg valamely jelentéktelen olasz vállalat angol tőkerészesedését a legfontosabb olasz bankba befektetett német tőke jelentőségétől. Számításai egyébként sem terjednek ki az államkölcsönökre és más kölcsöntőke-befektetésekre. Ezt figyelembe véve az E. Corbino által számított, háború előtti 2,7 milliárd lírás külföldi befektetésállomány reálisabbnak tűnik.** Ez az adósságállomány, nemzetközi egybevetés után, rendkívül alacsony. Tekintettel arra, hogy a külföldi tőke befektetései a kilencvenes évektől mennyiségileg már nem nőttek, azt mondhatjuk, hogy a századforduló után az olasz gazdaság végül is úgy ért el nagy fellendülést, hogy ehhez jóval kisebb mértékben vett igénybe külföldi tőkét, mint az azonos fejlettségi kategóriába tartozó más országok.

---

* Vö. Hertner, P.: Das Auslandskapital in der italianischen Wirtschaft 1883—1914. In: Lütge, F. (ed.), Forschungen zur Sozial und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart, 1981.

** Corbino, E.: Annali dell'economia italiana (1861—1915). Napoli, 1938.

A külföldi tőke szerepének csökkenését az is lehetővé tette, hogy az 1901 és 1913 között keletkezett 10,2 milliárd líra külkereskedelmi deficitet már fedezni tudták a fizetési mérleg egyre nagyobb, ún. láthatatlan bevételeiből. Ez utóbbi jövedelmek $^1/_8$-a a 20. század új s egyre nagyobb szerephez jutó iparágából, a turizmusból származott. Másik, nagyobb részét viszont a rohamosan növekvő emigráció pénzküldeményei tették ki, amelyek egyre szélesebb sugárban ömlöttek az Újvilágból. Az Egyesült Államokban, ahol a kivándorlók 37%-a letelepedett, kétszer akkora összeget takaríthatott meg egy munkás, mint amennyit Dél-Olaszországban egyáltalán megkereshetett. L. Cafagna megállapítása tehát több, mint szellemes paradoxon, amikor kiemeli, hogy a dél hozzájárulása az észak fejlődéséhez ebben a formában is lényeges volt, és hozzájárult ahhoz, hogy Olaszország ne maradjon külföldi tőkétől függő ország.

Tagadhatatlan, hogy a külföldi tőke fontos területeken és döntő periódusokban mozdította elő Olaszország fejlődését. A befektetések továbbgyűrűző hatása következtében a belső tőkefelhalmozás megerősödött, s a külföldi tőke visszaszorult. A külföldi tőketevékenység tehát végül is egyértelműen pozitív szerepet játszott az olasz gazdaságban, s közreműködött a század végén meginduló ipari áttörésben.

A modern gazdasági átalakulás fontos mozzanataként és a tőkebefektetések úgyszólván legfontosabb területeként bontakozott ki az 1860—1870-es évektől a spanyolországi vasútláz.*

A 19. század közepétől mindazok a tőkeforrások, amelyek Spanyolország gazdasági modernizációja iránt érdeklődést mutattak, elsősorban a vasútépítés felé fordultak. A „vasútmánia" kétségkívül kortünet volt. Az elmaradottabb országok reformerei a vasútban már-már mitikus erőt láttak, a legfőbb eszközt, amellyel országaikat a modern gazdasági fejlődés útjára vezethetik.

Amikor az 1850-es években az első spanyol vasútvonal kiépítése napirendre került, Európa pénzügyi központjai már nagy figyelmet fordítottak a vasúti befektetésekre, amelyek egyidejűleg szolgálták rövid távú tőkebefektetési igényeiket és hosszú távú gazdasági elgondolásaikat.

Az első vasúti tervek, más országokhoz hasonlóan, Spanyolországban is megszülettek már a harmincas években. Nem is véletlen, hogy az első koncessziót a legfontosabb spanyol exportágazatban, a bortermelésben érdekelt kereskedőcsoport nyerte el. A vasútépítés megindulását azonban hosszabb ideig akadályozta a technikai felkészületlenség és a tőke hiánya, nem beszélve az állandó polgárháborúkról és a politikai-jogi feltételek bizonytalanságairól. A bürokratikus útvesztők a koncessziók jóváhagyását is igen lassú procedúrává tették. 1844-ben ugyan szabályozták a törvényhozó folyamatot, s azt is kikötötték, hogy koncessziót csak olyan személyeknek adhatnak, akiknek „múltja teljesen ismert".

---

* A spanyol közlekedés fejlődésére lásd: Alonso Casares, A.: Estudio histórico-económico de las consrucciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Madrid, 1973.

Az 1840-es években három vasútvonal építését engedélyezték, és 1848 októberében a Barcelona—Mataró vonal 40 km hosszúságú szakaszával megnyílt az első spanyol vasút. A következő vonalat három év múlva, a harmadikat további négy év múlva adták át a forgalomnak. 1855-ben az új kortez már modernebb törvényt fogadott el, amely lényegében az államilag támogatott vasúthálózat kiépítését célozta. A 99 évre szóló koncessziók állami kedvezménynyel jártak, beleértve a szubvenciókat, a vám- és adómentességet is. A vasútépítés hamarosan a spanyol gazdasági élet központi elemévé vált, és vezető szerepet játszott az európai vasútépítésben domináns francia bankok spanyolországi tevékenységében. A hatvanas években Spanyolország a harmadik helyen állt Európában az évente újonnan felépülő vasútvonalak hosszát tekintve.

A legfontosabb vasútvonal, az északi és a Madrid—Zaragoza—Alicante vonal, annak az Európára kiterjedő versenynek az eredménye volt, amely a két vezető francia tőkecsoport, a Pereire testvérek (Crédit Mobilier) és a Rothschildok között folyt az európai vasútvonalak ellenőrzéséért. Spanyolországban addig elképzelhetetlen összegek kerültek befektetésre. G. Tortella* számításai szerint 1864 végén a vasutakba fektetett tőke már 6,2 milliárd realest tett ki. 1865 után az új építkezések üteme átmenetileg lelassult. Amikor azonban a pénzügyi-politikai válság véget ért, a vasútépítés ötévenkénti üteme 1000—1500 km között konszolidálódott és 1900-ra a spanyol vasutak hossza meghaladta a 13 000 km-t. Már az 1860-as években megépültek a francia, illetve a portugál vasutakkal összeköttetést teremtő vonalak. A tengerparti kikötők és az ország belső területeinek közlekedési kapcsolata mind a bel-, mind a külkereskedelemnek óriási lökést adott és lehetővé tette a belső piac egységesülésének felgyorsulását és bekapcsolódását a nemzetközi kereskedelembe.

Az építkezések alacsony technikai színvonala, a vasutak vonalvezetése — amely úgyszólván csak Madrid és a tengerpart nagyvárosainak összekapcsolását célozta, és a belső területek kisebb városait jórészt elkerülte — a kontinens többi részétől eltérő síntávolság, a rossz felszerelés és a rendkívül hosszú menetidő már a korszakban is számos kritikát váltott ki. A vasúti spekuláció és korrupció Spanyolországban különösen súlyos méreteket öltött. A vasútépítést sokan és joggal úgy jellemezték, mint amely az idegen orientációjú, a földesurak, bányavállalkozók és exportkereskedők lobbyjának ellenőrzése alatt állt.**

A befektetett tőke nagyobb része, a hatvanas évek végén 60-75%-a, külföldről származott. Jó része a közvetlen spekulációs érdekeken túl érthető módon abba a gazdasági koncepcióba illeszkedett, amely Spanyolország nyersanyagkincseit és kibontakozó ipari piacát a fejlett országok által irányított gazdasági világrendszerbe kívánta kapcsolni. Az első vasutak elsősorban a nagy kikötőkhöz kanyarogtak, illetve a nemzetközi vasúthálózathoz kapcsolták Spanyolországot, de ebben aligha lehet gazdasági szempontból kivetnivalót találni. A vasútépítés hőskorában nem csupán a gazdasági fejlődés döntő láncszemének tekintették a közlekedés forradalmasítását, de egyenesen azt tartották, hogy „Az ország építése a vasutat, és a vasút az országot fogja építeni."* Ez a célkitűzés, amely a fejlett országok termelési és munkamegosztási szerkezetének felelt meg, Spanyolországban csak részben realizálódott. A meglehetősen kedvezőtlen földrajzi viszonyok miatt az építési költségek ugyanis viszonylag magasak voltak és a ritka népességű és alacsony fejlettségű területeken keresztül vezetett vonalak üzleti eredményei nem álltak arányban a befektetett tőkével. A hetvenes években a vasutak jó része nem volt nyereséges és mindinkább az államkassza támogatására szorult. A spanyol vasutak sín-, mozdony- és vagonszükségletének zömét ugyanakkor nem csupán a vasútépítés első szakaszában — ami általános jelenség volt Európában —, de úgyszólván mindvégig külföldről vásárolták. Spanyolországban az első vasúti vagon is csak 1882-ben készült el. A vasúti felszerelések hatalmas piaca tehát nagyobb részben nem a hazai vas- és gépipar megteremtését ösztönözte, hanem a Pireneusokon túli vas- és acélipari vállalatok exportpiacát bővítette. Egyszóval a spanyol vasút sok irányú ösztönzései nem voltak összehasonlíthatók a Nyugat- vagy Közép-Európában észlelhető hatásokkal. A nagy építkezések ellenére maga a vasúthálózat sem volt eléggé sűrű. A fejlett országokban átlagosan 10 km^2 területre jutott 1 km és 100 000 lakosra 90 km vasúti pálya, Spanyolországban 34 km^2, illetve 74 km a megfelelő szám.** A spanyol vasúthálózat, különösen, ha figyelembe vesszük a viszonylag hosszú tengerpartot és az abból adódó hajózási lehetőségeket, lemaradása ellenére is viszonylag fejlettnek ítélhető. A vasutak forgalmát és kihasználtságát tekintve viszont az egy lakosra jutó áru- és személyszállítás volumene messze elmaradt a fejlett országok mögött. Míg az iparosodott Európában egy lakosra már 8000 tonna áruszállítás és 22 utazás jutott évente, addig Spanyolországban — az európai perifériára általában jellemző módon — 1500 tonna áruszállítás és 2,5 utazás. Mindez a tőkebefektetések alacsony hozamával járt, és azt mutatta, hogy a vasúthálózat kiépítettségi szintje és a gazdaság általános fejlettsége között ellentmondás feszült.

---

* Tortella Casares, 1973. 170., 177.

** Harrison, 1978. 47.

A vasúthálózat viszonylagos túlfejlettségében G. Tortella a spanyol gazdasági fejlődés egyik nagy akadályát látja. A különböző állami koncessziók és alapítási feltételek — amelyek csakis a bankoknak és a vasúttársaságoknak voltak kedvezőek — oda vezettek, hogy: „A vasutak felszívták azokat a forrásokat, amelyeket más szektorok használhattak volna."* Számításai szerint az 1860-as években, amikor 1550 millió pezetát fektettek a vasutakba, az ipari és egyéb részvénytársaságokba csak 235 millió pezeta áramlott. A tőkebefektetések aránytalansága szembetűnő. Következtetése szerint a spanyol vasutak „túlfejlettsége" — illetve az ehhez vezető állami politika — hibáztatható a spanyol ipar elmaradottságáért, annál is inkább, mivel a vasutak ipari multiplikáló hatása is meglehetősen korlátozott volt.**

---

* Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 258.

** Uo. 100.

Ez a felfogás azonban meglehetősen spekulatív. A spanyol vasutak jó része ugyanis — mint utaltunk rá — külföldi tőkebefektetésekből épült. Az európai gazdaságtörténet, különösen a francia és angol tőkecsoportok üzleti politikájának ismerete, kétségtelenné teszi, hogy az 1860-as években ezek a viszonylag nagy összegek csakis a vasútépítésre, az abból rövid távon várható magas kamatra, és a hosszú távú gazdaságpolitikai előnyökre álltak rendelkezésre. A külföldi tőkecsoportok ebben az időben elsősorban államkölcsönök, vasúti kötvények és esetleg bányarészvények iránt érdeklődtek. Ha Spanyolország nem vonzotta volna a Rothschildokat, akkor ez a tőke másutt keresett volna gyümölcsöző befektetést, de nem a spanyol iparban.

Azt sincs okunk feltételezni, hogy a vasutak túlságosan megterhelték a viszonylag fejletlen spanyol tőkepiacot. Az európai periféria valamennyi országában éppen a vasútépítés indította el a modern tőkepiac kiépítését. Az ipari befektetések — nem utolsósorban a bizonytalan hozam miatt — még nem jelentettek igazi vonzást. Meg kell jegyezni, hogy az állami támogatás mechanizmusa ezen a területen már nem is állt rendelkezésre, de annál érezhetőbb volt a külföldi árucikkek versenye, amely a kibontakozó szabadkereskedelmi politika és kereskedelmi szerződések következtében az elmaradottabb országok születő ipara számára egyre nyomasztóbbá vált. Végül az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a vasúthálózat — korlátozott belső hatásai ellenére — a gazdasági fejlődés és az ipari fellendülés első feltétele is volt.*** Még az sem tekinthető elfogadhatónak, hogy „a külföldről importált, idegen eszközökkel felépített, hatalmas állami támogatással létrehozott vasútrendszer nagyon hamar bebizonyította, hogy nem felel meg a hazai igényeknek", és „sokkal inkább gyarmatosítási és kizsákmányolási, semmint fejlesztési eszköznek tekintették".****

A spanyol vasutak építésében a külföldi tőke igényei nyomán érvényesülő extravertáltság ugyanis az adott körülmények között nemcsak a külföldi tőke kizsákmányolási céljait, de a spanyol gazdaság egyedül lehetséges exportorientációs érdekeit is szolgálta. Az alacsony belső tőkefelhalmozás és alacsony színvonalú belső piac mellett a kizárólagosan a belső piac igényeit kielégítő vasúthálózat már azért sem lett volna elképzelhető, mert ennek kiépítéséhez aligha lett volna elegendő tőkemennyiség, de azért sem, mert az ilyen vasútrendszer, miközben a közlekedés és az egyéb gazdasági ágak között talán szervesebb kapcsolatot teremtett volna, de elkerülhetetlenül a külkereskedelem lehetőségeit gyengítette volna. A vasútrendszer Spanyolországban is magasabb színvonalra emelkedett, mint ami az ország gazdasági fejlettségéből következett. Ez úgyszólván általános jelenség az európai periféria országaiban. Mindez azonban nem lehet ok a vasútépítés eredményeinek elvetésére, vagy ellentmondásos megítélésére. A közlekedési hálózat funkciója és modernizáló hatása Spanyolországban nem azonosítható azzal a funkcióval és hatással, amelyet a vasút olyan országokban tölt be, amelyekben a vasút az ország belső gazdaságának igényeiből, termelési és munkamegosztási szerkezetéből fakadó keresletből nő ki. Spanyolország azon területein, amelyek, mint Katalónia, már rendelkeztek bizonyos ipari minimummal, vagy, mint Vizcaya, a termelési feltételek kedvező kombinációjával, ott a vasút hatása gazdasági értelemben is egyértelműen pozitív volt. Más, elmaradottabb vidékeken viszont kétségtelenül inkább az extravertáltság következményei, a duális gazdaságra utaló jelenségek voltak erősebbek.

---

* Tortella Casares, 1973. 170.

** Uo. 335. skk.

*** Lásd Nadal érvelését: 1975. 40—50.

**** Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 258.

Portugáliában — amelynek gazdasági jelentősége messze elmaradt Spanyolország mögött — ugyancsak számottevő külföldi vasúti tőkebefektetésekre került sor. 1856-ban nagy pompával avatták fel az első 36 km hosszú vonalat, amely Lisszabont és Carregadót kötötte össze. Eleinte azonban csupán évi 15 km vonalat építettek.' 1861—1864 között — a fellendülés során — évente már 158 km új vonal épült fel, majd a következő 10 év alatt alig 100 km új vonalat adtak át. 1875—1882 között már évente 83 km, 1883—1888 között több mint 90 km új vonal épült évente. 1888-ban már 2300 km vasúti pálya volt üzemben, amelynek hossza 1917-ig 3456 km-re emelkedett. A vasút azonban Portugáliában sem töltötte be a multiplikátor szerepét. Portugália földrajzi adottságai mellett a vasút már eleve nem volt döntő jelentőségű, hiszen még a belső árucsere egy részét is a tengeren, a külföldi áruforgalom túlnyomó részét pedig vízi úton bonyolították le. A portugál kikötők forgalma 1885—1910 között megnégyszereződött, és a tengeri szállítás volumene jóval meghaladta a vasúti áruforgalom mértékét.*

A kiépített vasúthálózat esetében ugyanakkor itt is megfigyelhető volt az alacsony kihasználtság. A portugál vasutak egy lakosra jutó áruforgalma 0,81 ezer tonnát, az egy lakosra jutó utazások száma 2,5-et tett ki, ami a nyugat-európai szintnek mindössze 10%-át jelentette.

---

* Vö. Villaverde Cabral, M.: Portugal na alvorada do seculo XX. Forcas socias poder politico e crescimento economico de 1890 a 1914. Lisboa, 1974.; Castro, A.: A revolução industrial em Portugal no século XIX. Porto, 1971.

*A vasutak fejlődése a mediterrán országokban**

Ország	Az első vasút megnyitási éve	A vasutak hossza ezer km-ben 1860	1880	1890	1900	1914
Olaszország	1838	2,4	9,3	13,6	16,4	18,9
Spanyolország	1848	1,9	7,5	10,0	13,2	14,8[2]
Portugália	1853	0,1	1,1	2,1	2,4	3,1
Összesen	—	4,4	17,9	25,7	32,0	36,8
Index	—	100,0	406,8	584,0	727,2	836,3

[2] 1910. évi adat

*A vasutak fejlettsége a mediterrán országokban 1911-ben***

Ország	Minden 1 km vasútra jutó országterület (km²)	100 000 lakosra jutó vasutak hossza (km)	1 lakosra jutó szállított áru (ezer t)	1 lakosra jutó utazások száma
Olaszország	15,69	53,1	1,23	3,8
Spanyolország	34,14	74,2	1,46	2,5
Portugália	31,16	47,1	0,81	2,5
A fejlett Európa %-ában	10,14	90,2	8,18	21,9

A vasútépítés az Ibériai-félsziget országaiban, mint az európai országok többségében, egybeesett a modern hitelrendszer kiépülésével. A bank- és a vasúthálózat kiépítése azonban nem egyszerűen időbeni egybeesést mutat, s nem is csupán a modern tőkepiac legújabb tevékenységi területeinek párhuzamáról volt szó. A két jelenség szoros összefüggésben állt, hiszen minden országban az új típusú, Crédit Mobilier jellegű hitelintézetek egyidejűleg töltötték be a szétforgácsolt tőkék felhalmozásának és koncentrálásának szerepét, valamint a külföldi tőke vállalkozásai közvetítőjének funkcióját. A hitelrendszer, amennyiben egyáltalán beszélhetünk róla, az 1850-es évekig Spanyolországban csak néhány jegykibocsátó bankból állt. Ezek az államkincstár felügyelete alatt álltak és a spanyol államkincstár állandó és súlyos deficitje következtében válságról válságra bukdácsoltak. 1847-ben a két vezető nagybankot, a Bank of Isabellát és a San Fernando Bankot egyesítették, és 1856-ban ez vette fel a Spanyol Bank nevet. De a bank jegykibocsátási joga főleg csak Madridra és körzetére terjedt ki. Barcelona és Cádiz térségében már helyi jegykibocsátó bankok is működtek. Ezek a bankok azonban sohasem tudtak kilépni hagyományos szerepkörükből, mivel a spanyol államkincstár annyira függött a külföldi hitelezőktől, annyiszor vált fizetésképtelenné, hogy az államtól függő bankok hitelképessége, az olykor látszólag magas alaptőke ellenére is, meglehetősen korlátozott volt. Másrészt, a bankokra vonatkozó törvények rendkívül konzervatívak voltak, számos modern üzletág kiépülését eleve lehetetlenné tették. A bankok jórészt saját tőkével és valamelyes külföldi hitellel dolgoztak, a takarékbetétek összege azonban jelentéktelen volt, s 1852-ben nem haladta meg az 1,4 millió pezetát.*

---

* Mitchell, 1975. 789.

** Berend—Ránki, 1979. 100.

Az 1854. évi politikai változások azonban szerencsésen egybeestek a banküzletben a Crédit Mobilier „forradalmával". 1855—1856-ban az új kortez módosította a jegykibocsátó bankokra vonatkozó törvényt, és a hitelintézetek tevékenységének is új törvényes feltételeket szabott.

A bankjegykibocsátás volumenét már az aranytartalék háromszorosában szabták meg, a kereskedelmi bankok pedig sokkal szabadabb mozgásteret kaptak. A hitelintézetek száma ezt követően gyorsan növekedett. A nagy expanziós periódusban levő francia bankok ugyanakkor lehetőséget kaptak, hogy a spanyol piacon egyedülálló méretű, új típusú üzleti bankokat alapítsanak. A modern hitelügy ennek nyomán 1856 és 1868 között született meg Spanyolországban. Az új első bank alapítására irányuló francia kezdeményezést ugyan a konzervatív spanyol kormány még elutasította, de a további hármat, amelyből az egyik természetesen a Pereire Bankház vállalkozása volt, Sociedad General de Credito Mobiliare Español névvel jött létre, 465 millió pezeta alaptőkével. A másik a Rothschildok Sociedad Española Mercantil e Industrial néven létrejött bankja pedig 304 millió névleges tőkével indult. A harmadik, francia érdekeltségű vállalat, a Compania General de España 399 milliós tőkével rendelkezett.

A külföldi alapítású bankok tőkeereje és tevékenységi köre jóval nagyobb és szélesebb volt, mint a spanyol tőkével létesült bankoké. Ez utóbbiak szerepe azonban mégis fontos volt. A spanyolországi burzsoázia legerősebb fellegvárában, Barcelonában, ahol 1849 óta viszonylag erős jegykibocsátó bank is működött, ezekben az években hozták létre a Credito Mobiliaro de Barcelonát, 12 milliós alaptőkével. A többi hazai bank még ekkora alaptőkével sem rendelkezett. A hatvanas évek második felének válsága nyomán azonban, amikor a francia nagybankok jórészt tönkrementek, a hazai tőkével alakult kisebb méretű, de szolidabb tevékenységű vállalatok nagyobb szerepet kaptak. A nyolcvanas évektől a külföldi tőke ismét megjelenik: a Banco di Roma, vagy a

---

* Tortella Casares, G.: Banking in Spain. In: Cameron—Crisp—Patrick—Tilly, (ed.), 1967. 104.

Crédit Lyonnais vállalkozásai azonban már nem voltak olyan jelentősek, nem játszottak akkora szerepet a vasútépítésekben, és nem mozgósították annyira a tőkepiacot, mint a hatvanas évek három nagy intézete.

1874-től a jegykibocsátó bankok rendszerét is átszervezték és a Spanyol Bank 30 évre megkapta a jegykibocsátás monopóliumát.

A kereskedelmi bankok működésének centruma Madridból Barcelonába és Bilbaóba helyeződött át, ahol a kereskedelmi és ipari élet fellendülése nagy hitelintézeti koncentrációs folyamatot idézett elő. A nagybankok száma ennek megfelelően 1871-től a századfordulóig nem emelkedett, hanem csökkent. A századforduló körül, ha a jegybanktól eltekintünk, akkor a banktőke közel 40%-a Katalóniába, 30%-a Madridba és 15%-a Bilbao környékére koncentrálódott, míg a többi, főleg mezőgazdasági területen, nem volt érdemleges belső tőkefelhalmozás.

A spanyol hitelrendszer azonban igen gyenge lábakon állt. A gyenge belső tőkepiac mellett ebben közrejátszott, hogy a spanyol pénzügyi rendszernek nem sikerült az ezüstalapról az aranyalapra való áttérést megvalósítania. Az átállást 1883-ban fel kellett függeszteni és ezt követően rohamos papírpénzkibocsátásra került sor. Az államháztartás nehézségeit súlyosbították a századvégi gyarmati háborúk, és a századfordulóra 1,6 milliárd értékű fedezetlen papírpénz volt forgalomban. A pezeta — amelyet 1868 után tettek hivatalos pénzegységgé — egyre inkább vesztette értékét.

A századforduló után néhány további nagybank alakult, így a már említett Banco Hispano Americano, Banco de Vizcaya, Banco Español de Credito, amelyek a pénzügyi tevékenységen túl ipari és kereskedelmi tevékenységet is folytattak, számos vállalatban érdekeltséget szereztek és különösen aktívan működtek közre a villamos erőművek építésének ígéretes üzletében.* Ennek ellenére sem beszélhetünk arról, hogy a bankoknak kimagasló szerepük lett volna az iparvállalatok alapításában. Fontosabb volt ebben a vonatkozásban a külföldi tőke ipari tevékenysége. A korábbi szakaszoktól eltérően, amikor is a külföldi tőke eleinte kizárólag az államkölcsön-, majd később vasúti kölcsönüzletekben tevékenykedett, a század utolsó évtizedeitől a bányatársaságok, a bankok és az iparvállalatok finanszírozását részesítette előnyben.

A külföldi tőke spanyolországi érdekeltsége már korábban is megfigyelhető.** Az államháztartás deficitjét már a 19. század elején is a párizsi és londoni tőzsde közreműködésével igyekeztek kiegyenlíteni. J. Nadal számítása szerint a francia tőzsde 1816 és 1851 között 755 millió frank értékben vett át spanyol államkölcsönkötvényeket, s ez a francia tőkeelhelyezés 30%-át tette ki. Az angol tőzsde ebben az időben még kevesebb érdeklődést mutatott, de a Spanyolországba áramlott angol tőke értékét a század közepén 800 millió pezetára becsülték. Ezt követően az államadósság állománya, a krími háború kedvező exportlehetőségei, a pozitív külkereskedelmi mérleg következtében csökkent: az 1848-ban még 1,3 milliárd pezetára becsült államadósság 1867-ben csak 1 milliárd pezetát tett ki. Ebben a korszakban azonban a francia bankok a vasúti kötvények és a nagybankok alapítása útján már jelentős összegeket fektettek be Spanyolországban. 1867 után az államadósság ismét rohamosan, két év alatt 1,5 milliárd pezetával emelkedett. A londoni tőzsde 1869 és 1873 között 175 millió dollár értékben vett át spanyol államkölcsönt, ami összes európai hitelezéseinek közel egynegyedét tette ki.

---

* Voltes, 1974. II. 565.

** A külföldi tőketevékenységre lásd egyebek között: Anez Alvarez, R.: Los inversiones extranjeros en España de 1855 a 1881. In: Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XX. Madrid, 1970.: Broder, A.: Les investissements étrangers en Espagne au XIX^{e} siècle. Méthodologie et quantification. Revue d'Histoire économique et sociale, 4. 1976.

1868-ban az új bányatörvény szabaddá tette az utat a külföldi tőke befektetései előtt. 1875-ben már 22 bányatársaság termelte az olcsó vizcayai ércet. Vives 3,4 milliárd pezetára becsüli az ebben a szakaszban beáramlott külföldi tőkét, amelyből 1,4 milliárdot az államadósság gyarapodása tett ki, míg 2 milliárd pezetára értékeli a vasutakba és a bányákba befektetett idegen tőkét.*

A nagy bányavállalatok egész sora átalakult ebben az időben külföldi tőkével: 1853-ban a Royal Asturia Mining Co., 36 millió pezeta — jórészt belga eredetű — alaptőkével, a Tharsis Sulphur Co. pedig angol vállalkozás volt, és 78,5 millió pezetát ruházott be a Muela környéki pirit kifejtésére. A világ egyik leggazdagabb riotintói rézlelőhelyén 93 millió pezetát fektettek be, a Bilbao környéki Orionera Iron Co. 30 milliós alaptőkével alakult.**

A Spanyolország eladósodására vonatkozó adatok meglehetősen ellentmondásosak. Vives 4 milliárdra teszi az első világháború előtt az országba áramlott külföldi tőkét. Hangsúlyozza, hogy ez részben a bankokba, ércművekbe, közüzemekbe, bányákba és néhány iparvállalatba történő befektetésekből származik, de ide számítja a spanyol emigránsok pénzküldeményeit is. Ez utóbbi összeg a századforduló után már több száz millió pezetát tett ki évente. Ilyen körülmények között már megindult a külföldön levő államkölcsönkötvények egy részének repatriálása. (Vives 1904-re vonatkozó adatai 10 milliárdra becsülik a külföldi kézben levő spanyol államkötvények értékét, ami 1,2 milliárd csökkenés az 1881-es szinthez képest.) Különösen 1907 után pedig már törvények szabályozták és korlátozták a külföldi tőke részvételét a spanyol vállalkozásokban. A 4 milliárd pezeta Spanyolországba befektetett külföldi tőke felét a vasutakba, közel felét bányákba, bankokba és iparvállalatokba fektették.*** Azok a számítások, amelyek az angol, francia, illetve a német tőke külföldi befektetéseinek összegét mérték fel az első világháború előtt, az Ibériai-félsziget egészére 900 millió dollárra becsülik. Ebből 350 millió a francia tőke részesedése (amely a századforduló befektetésállományához képest erősen csökkent), 140 millió dollár az angol tőke és 400 millió dollár értékű a német tőke részesedése.* Spanyolországra vonatkozóan Broder számításai 650 millió dollár értékre becsülik az 1851 és 1913 közötti vasúti, bánya- és egyéb befektetéseket, a további 350 millió dollárra a spanyol államkölcsön vissza nem fizetett állományát.**

---

* Vicens Vives, Conjuntura... 1969.

** Vicens Vives, An Economic... 1969. 724.

*** Uo. 725.

Egészében tehát meglehetősen csekély hibahatárral számolhatunk, ha mintegy 1 milliárd dollárra becsüljük azt a tőkemennyiséget, melyet a francia, angol, belga és német tőkepiac a spanyol gazdaság rendelkezésére bocsátott.

A külföldi tőkebefektetések jelentőségét és hatását ez esetben is csak a gazdaság egész rendszerében lehet vizsgálni. A tőkebefektetések, ha leggyakrabban rövid távú profitszempontok vezérelték is, végül is a kapitalista fejlődés meghatározott rendszerében funkcionáltak, olyan világgazdasági rendszerben, amely az európai perifériát mindenekelőtt az exportágazatok fejlesztésével kívánta a fejlett országokhoz kapcsolni. A külkereskedelem ugrásszerű fokozódására természetesen csak akkor kerülhetett sor, ha az elmaradott országok képesek voltak forrásaik mobilizálására, és olyan keresleti és kínálati tényezőket teremtettek, melyek a tradicionális állapotokból való kiindulást elősegítették. Ebben az összefüggésben a külföldi tőke, mind a világgazdasági rendszer kialakításában, mind Spanyolország fejlődésének megindításában, felgyorsításában nélkülözhetetlen volt. Sok tényező együttes hatása döntötte azután el, hogy Spanyolország miként illeszkedik be, milyen helyet foglal el a világgazdasági rendszerben, s hogy a spanyol gazdaság miként tudja a külföldi tőkét gazdasági fejlődésének érdemlegesebb meggyorsítására, illetve átalakítására felhasználni, vagy mennyiben válik annak kizsákmányolt függvényévé.

Iparosítási fordulat Olaszországban

A hagyományos szektorok lassú növekedése és részleges belső szerkezeti átalakulása, az ennek nyomán valamelyest növekvő exporttevékenység, a külföldi befektetések közreműködésével kiépülő új kitermelő ágazatok, a belső felhalmozás fokozatos erősödése, a bankrendszer fejlődése és a nagyszabású vasútépítkezések végül is a 19. század második felében fokozatosan előkészítették, lassanként elindították a mediterrán országok modern átalakulásának folyamatát, de akkor sem terjedt ki egyforma mértékben a mediterrán térség minden országára: Olaszországban jelentős fordulatot idézett elő, Portugáliát úgyszólván nem is érintette, s e két pólus között helyezkedik el a spanyol átalakulás részlegessége.

---

* Feis, 1965. 49, 243.

** The Economy of the Developing Countries. London, 1964. 27.

Olaszország modern gazdasági átalakulásában az 1880—1890-es évek fontos fordulatot hoztak. Ebben a vasútépítések mellett különösen fontos szerepet játszott a német tőke behatolásával létrejött vegyes típusú bankok ipari tevékenysége.

A fordulat okait különböző hatásokból vezetik le. „1880 körül... — állapítja meg L. Cafagna — lényeges változás következett be azáltal, hogy új gazdaságpolitikát vezettek be."* A fordulat ezek szerint a protekcionista gazdaságpolitika első vámtarifáihoz és az állami beavatkozás néhány más intézkedéséhez kapcsolható. Ez utóbbiak között kiemelhető az olasz vas- és gépiparnak biztosított előny a vasúti megrendelések esetében, a hazai hajóépítő ipar kiépítése érdekében hozott intézkedés, vagy az 1886. évi kormányzati döntés a Terni Vas- és Acélmű létesítéséről.

Az állam szerepét Olaszország nekilendülése esetén a kérdés több kutatója is középpontba állítja.** Esetenként abban a formában, hogy az elmaradott Olaszországban „olyan típusú együttműködést kellett kialakítani az állam és a magánvállalkozók között, amely eltért a klasszikus közgazdaságtan által kialakított sémától".***

Az állami beavatkozással egy időben azonban olyan konjunktúratényezők is jelentkeztek, mint a szénimport költségeinek jelentős csökkenése, vagy a magántőke fokozott ipari érdeklődése.

Induljunk azonban ki a változásokat jelző tényezőkből, amelyek összefüggően világítják meg az olasz gazdaság átalakulását. Bairoch számításai ezt a következőképpen mutatják be:

*A növekedés évi üteme*****

Megnevezés	1861—1865 és 1885—1889 között	1885—1889 és 1909—1913 között
Mezőgazdaság	0,2	1,4
Ipar	1,4	3,5
Nemzeti jövedelem	0,7	2,0
Népesség	0,7	0,7
Egy főre jutó jövedelem	0	1,3

---

* Cafagna, 1973. 292.

** Vö. Sellin, V.: Kapitalismus und Organisation. Beobachtungen an der Industrialisierung Italiens. In: Winkler, H. A. (ed.): Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge. Göttingen, 1974.; Gerschenkron viszont úgy látja, hogy az olasz állam nem töltötte be azt a keresletnövelő szerepet, amelyre szükség volt. Gerschenkron, 1984. 176.

*** Romeo, R.: Lo Stato e l'impresa privata nello sviluppo economico italiana. In: Mori, G. (ed.): L'industrializzazione in Italia (1861—1900). Bologna, 1977. 145.

**** Bairoch, Commerce... 1976. 244.

A számok egyszerű szembeállítása is elegendő ahhoz, hogy szembetűnjön a lényeges mennyiségi és minőségi különbség a két szakasz között. Az első szakasz a lassú ipari fejlődés ellenére is a stagnáló periódus volt, amikor az egy főre jutó nemzeti jövedelem nem emelkedett, vagyis Olaszország lemaradt Nyugat-Európa mögött. A táblázat adatai ugyan jó néhány összefüggést nem mutatnak ki, mint például a gazdasági élet fellendítéséhez szükséges vasúthálózat kiépítését, a bankrendszer fejlődését és a külföldi tőke beáramlását, mégis még az előkészítő szakasz szempontjából is meglepő a mezőgazdasági fejlődés minimális növekedése, amely az egy főre számított termelés csökkenését vonta maga után. Világos, hogy ebben az értelemben az előkészítő szakasz aligha teremthetett túlságosan szilárd alapokat akár a kiviteli többlet, akár a szélesebb belső piac megteremtése szempontjából.

„Az olasz mezőgazdaság — mindent figyelembe véve — nem került abba a helyzetbe, hogy megteremtse az ipari fellendüléshez szükséges forrásokat" — írja a gazdasági fejlődés és a mezőgazdaság közötti összefüggést elemző tanulmányában R. Zangheri.*

Az 1880-as évekkel induló második szakasz növekedési adatai, ha nem is kiugróak, mégis minden összefüggésben lényeges javulásról tesznek tanúbizonyságot, és arra utalnak, hogy ebben a szakaszban az olasz gazdaság valóban megindult az átalakulás útján. Mégis, sokkal világosabb képet nyerünk az átalakulás folyamatáról, ha az 1886-tól 1914-ig terjedő közel három évtizedet is két szakaszra bontjuk. Az 1880-as évek ugyanis, ha a korábbi szakaszhoz képest lényegesen új elemeket tartalmaz, még inkább az „elfojtott expanzió" szakasza, amely többéves spekulációs válságába torkollt, és csak az 1890-es évek közepét követő két évtized az, amely az olasz iparosítás virágzásával, az olasz gazdaság nagy nekilendülésével azonosítható. Sajátos módon a nyolcvanas évek a mezőgazdaság vagy pontosabban a gabonatermelés súlyos válságával köszöntött be. Az olcsó észak-amerikai búza beáramlása, amely számos búzaexportáló országot tönkretett, Olaszországban is mind kevésbé tette kifizetődővé a gabonatermelést. A mezőgazdasági beruházás hozadéka erősen csökkent (a gabonabehozatal mennyisége viszont emelkedett) és a tőke óhatatlanul más irányba fordult. Az új beruházási lehetőségeket leginkább a városépítés, városi közművesítés — a vasútépítés után a bankspekuláció és az állami, községi korrupció újabb kedvenc területe — nagyobb profitot ígérő területein találták meg. A mezőgazdaságból felszabadult tőke és munkaerő tehát főként ide áramlott. A városi közművek, villamos erőművek és a helyi közlekedés a külföldi tőkét is újabb beruházásokra csábította. A fellendülés továbbgyűrűző hatásai, valamint a belső piacot védő első protekcionista vámtarifák végül is az ipari szektor egészét kedvezően érintették. Az ipari termelés indexe 1880-ban még közel 10%-kal elmaradt az 1874-es szint mögött,* 1885-ben viszont már 15%-kal meghaladta azt. Gerschenkron még gyorsabbra becsüli az olasz ipar fejlődési ütemét, bár a nyolcvanas éveket ő is a mérsékelt növekedés szakaszának tekinti.

---

* Zangheri, 1973.

Olaszország ipari fejlődése[**]

Év	Index 1900=100
1881	54
1885	65
1888	74

A Gerschenkron által évi 4,6%-ra becsült ipari növekedés fő hordozója a vas- és fémipar (évi 22%), a vegyipar (15%) és a gépipar (9,2%) volt. Az olasz ipar fókuszában mégis változatlanul a textilipar állt. A növekedés üteme ugyan ebben az iparágban kevésbé volt impresszív, de szélesebb alapokon nyugodott, s ezért jelentősebb volt. Az első védővámokkal támogatva, a városiasodás miatt szélesebb belső piaccal, és bizonyos latin-amerikai exportpiacokkal, a pamutipar ezekben az években kezdte átvenni a hagyományos selyemipartól a vezető szerepet. A termelés főleg középüzemekben folyt, és a finanszírozás nehézségeit részben a hagyományos családi vállalkozások, részben a helyi bankok kölcsönei oldották meg.

A pamutiparban a századfordulóra már több mint 700 gyárat írtak össze. A pamutbehozatal 47 300 t-ról 122 000 t-ra emelkedett, s a munkáslétszám is közel megháromszorozódott (52 000 főről 135 000 főre nőtt). A pamutipar orsóinak száma 745 000-ről 2,1 millióra emelkedett, és a szövés gépesítése is előrehaladt (78 000 szövőszékből 60 000 volt mechanikus szövőszék). A pamutiparban mind a fonás, mind a szövés gyári jellegűvé vált. A pamutipar termelési értéke több mint ötszörösére emelkedett. Megindult a gyapjúipar felzárkózása is. Mindez megingatta a selyemipar hagyományos vezető szerepét.

A textilipar növekvő gépszükséglete, a városi építési konjunktúra (az olasz nagyvárosok, Milánó, Torino, Róma és Nápoly[***] óriási fejlődésen mentek keresztül) és a vasútépítés meghatározó szükségletei mellett ugyancsak hozzájárult a gépipar fellendüléséhez.

---

[*] De Rosa, 1973. 18.

[**] Gerschenkron, 1984. 179.

[***] Az olasz városok lakossága ezer főben: 1850: Róma 175, Nápoly 449, Milánó 742, Torino 135, 1910: Róma 539, Nápoly 723, Milánó 599, Torino 428.

Az olasz kormány hosszas készülődés után, az 1880-as évek elején, felszámolta a líra kényszerárfolyamát. A pénzrendszer megszilárdult, s növekedett a részvénytársaságok száma és tőkeereje. Az alacsony kínálat nem vonzotta annyira a külföldi tőkét, viszont a tőkekínálat nemzetközi bővülése ezt ellensúlyozta. A francia tőke ugyan visszavonult, de az angol és még inkább a német tőke megjelenése ezt pótolta.*

Az 1880-as évek lassú fellendülése végső soron tehát számos tényező együttes hatására bontakozott ki. Nem kétséges, hogy az 1887-es új vámtarifa is újabb ösztönzést adhatott az iparosításnak. Az 1880—1890-es évek fordulóján azonban az építési spekuláció következtében fellépő, elég hosszan tartó pénzügyi válság visszafogó hatásai akadályozták meg a kibontakozást. Ehhez természetesen hozzájárult az agrárválság fékező hatása, amely az egyébként is rendkívül szegényesen élő parasztság jövedelmét az árak 35-40%-os esése következtében tovább csökkentette.

Ha az olasz mezőgazdaság korábban sem töltötte be a felhalmozó szerepét, úgy erre ez időtől még kevésbé volt képes. Viszont a mezőgazdaság védelmének igénye most azokat az agrárérdekeltségeket is a vámvédelem mellé sorakoztatta fel, amelyek korábban éppen a mezőgazdaság érdekében a szabadkereskedelem hívei voltak. Az 1887-es protekcionista vámtarifa végül is csökkentette a néhány esztendő alatt megháromszorozódott amerikai búzaimport versenyének hatását, és néhány iparágat is megvédett a külföldi konkurenciától. A közvetlen hatás, amely a Franciaországgal való vámháború kiéleződéséhez vezetett, mindenképpen tovább mélyítette az ország gazdasági bajait. A mintegy 10-15%-os védelmet biztosító vámtarifa a Franciaországgal folytatott kereskedelmi tárgyalásokat ugyanis zátonyra futtatta. Az ezt követő, öt esztendőn át húzódó vámháború az olasz importot mintegy 45%-kal, az exportot 60%-kal csökkentette. Míg 1860 és 1880 között a külkereskedelem évi 3,4%-kal növekedett, addig 1880 és 1890 között évente átlagosan 2%-kal visszaesett.

Úgyszólván szimbolikusnak tekinthető, hogy a kivándorlásnak már az 1870-es évek második felétől emelkedő tendenciája éppen 1887-ben érte el az évi 100 ezer fős, sőt ezt követően egyes években már a 200 ezres létszámot.

Az 1880-as évek meginduló, de sok fékező hatástól visszafogott fellendülése azután az 1890-es évek közepétől áttörte a gátakat és szabadon bontakozott ki. Az olasz gazdaságban mindenesetre, ezektől az évektől figyelhetjük meg a részvénytársaságok gyors és nagyarányú elterjedését, a vegyes típusú bankok megjelenését. Az erőteljes beruházási tevékenység jellemzővé vált. „1886 és 1914 között — állapítja meg L. de Rosa — a fejlődés hosszú szakasza következett be, melyet nem csupán a termelés mennyiségi növekedése jelzett, de a technikai termelési struktúra minőségének javulása is."**

---

* Vö. Gille, B.: Les investissements français en Italie (1815—1914) Torino, 1968.

** De Rosa, 1973. 26.

Gerschenkron termelési indexe 1888 és 1896 között 0,3%-os évi növekedésről tanúskodik. 1896 és 1908 között viszont 6,7%-os ipari növekedést mutat.* Más számítások évi 4%-os ipari növekedésről szólnak.

Az olasz gazdaság e nagy fellendülési szakaszát csakis az európai gazdasági fejlődés összefüggésében érthetjük meg. S. Pollard álláspontja, amely szerint „a 19. századi európai iparosítás egységes folyamatnak tekintendő, amelynek megvolt a saját belső gazdasági logikája, s ezért semmiféle zárt gazdasági modell nem tekinthető érvényesnek",** álláspontunk szerint is lényeges igazságot tartalmaz. Európai konjunktúra azonban már korábban is volt, s az olasz gazdaság akkor még megközelítő mértékben sem tudta kivenni belőle a részét. Az ipari forradalom teremtette szívó hatások és ösztönzések tehát mindaddig csak mérsékelt hatást gyakoroltak a politikailag egységesülő és intézményesen modernizálódó olasz államban. Nem volt azonban sokkal kedvezőbb a helyzet az európai perifériák — az európai gazdasági fejlődésbe jórészt az 1860-as évektől bekapcsolódó — államaiban sem. Legfeljebb egyes skandináv államokban, és részben még Magyarországon, világosabban rajzolódott ki az exportorientált fejlődés iránya és többé-kevésbé működésbe lépett annak mechanizmusa is. Akár a faipar centrális szerepe, akár a mezőgazdasági húzóágazat-jellege, ezekben az országokban világosabban bontakozott ki, s jelezte a kapcsolódás lehetőségét, a felzárkózás kísérletének útját, nem úgy, mint Olaszországban, ahol az addigi vezető exportszektorok, a selyemipar vagy a borgazdaság nem tölthették be sem keresleti, sem technológiai szempontból ezt a szerepet. Az 1890-es évek tehát kétségtelenül nagyobb fordulatot hoztak Olaszországban, amelyet aligha lehet azonban csupán az európai konjunktúra nagyobb lehetőségeivel magyarázni.

Az 1860—1890-es évek lassú átalakulása ugyanis nyilvánvalóan megalapozta a szerkezeti változásokat. Az olasz gazdaság lényegesen rugalmasabbá, reagálóképesebbé vált, a vasutak és a bankrendszer révén jobban felkészült a modern átalakulás kibontakoztatására. Munkamegosztása fokozódott, munka- és tőkepiaca egységesebbé vált, infrastruktúrája kialakult, úgy is fogalmazhatnánk, hogy Olaszország megérett az európai gazdaságba való szervesebb bekapcsolódásra.

Ennek eszközei és jellege azonban azoktól a speciális tényezőktől függött, amelyek az európai gazdaság fejlődését az első világháború előtti negyedszázadban meghatározták, illetve attól, hogy e tényezőkhöz az olasz gazdaság menynyire volt képes alkalmazkodni.

A századvégi európai konjunktúra és ipari fellendülés már nagymértékben az új technológia, vagy ahogyan előszeretettel nevezik, a villamosság központi szerepe által meghatározott második ipari forradalom jegyében bontakozott ki. Ez az új körülmény egyes elmaradottabb európai országokat különösen kedvezőtlenül érintett, mert a gőztechnikához és az ipari forradalom más vívmányaihoz lassanként alkalmazkodni kezdő országokat újabb nagy technikai lemaradással sújtotta.

---

* Gerschenkron, 1984. 181.

** Pollard, S.: Industrialization and the European Economy. Economic History Review, 1973.

Az olasz gazdaságban azonban különös fordulat következett be. Míg korábban a szénhiány alapvető hátránnyal járt az iparosítás, és különösen a nehézipar kiépítésében, addig az elektromosság legújabb vívmánya Olaszország számára rendkívül kedvező lehetőséget nyitott meg. Az ország természeti erőforrásai egyrészt kedveztek az olcsó vízi energia tömeges előállítására, másrészt az új technológiában az iparosodott országok előnye, versenye nem támasztott leküzdhetetlen akadályt. Lehetőség nyílt az ipar új, korszerű technológiai alapra helyezett ágainak kiépítésére. Erre az olasz gazdaság már készen állt.

Az állami iparfejlesztési politika és védővámok, továbbá a német tőke közreműködése hozzájárultak a villamossági ipar nagyszabású fejlesztéséhez. Ez az iparág úgyszólván szimbóluma lett az olasz gazdaság korszakváltásának. Olaszország, a villamos energia ipari felhasználásával gyökeresen módosította termelési feltételeit. Az Alpok lábánál bőven álltak rendelkezésre a villamosenergia-termelést lehetővé tevő energiaforrások, így nem csupán az európai élvonalba tartozó, a modern technikai fejlődést szimbolizáló iparágat sikerült létrehozni, de szinte valamennyi többi iparág számára is lényegesen csökkentették a termelési költségeket.

1898-ban Padernónál épült az első vízi erőmű, ezt 1900 és 1909 között további 42 követte. A legnagyobb villamosipari társaság, az Edison, a Banca Com-

*A villamosenergia-termelés kapacitásának fejlődése**

Év	Km
1895	36 000
1900	125 000
1904	400 000
1908	600 000
1911	750 000
1914	1 150 000

---

* Mortara, G.: La nascita di un gigante: l'industria elettrica dal 1883 al 1900. In: Mori, (ed.): 1977. 360.

merciale jelentős közreműködésével jött létre. Ez a bank speciális holdingot alapított elektromos vállalatok létesítésére. Maga az Edison azután további számos más villamosipari vállalat alapításában működött közre. A szénhiány következtében a villamos energiát sokkal gyorsabban alkalmazták az iparban, mint más országokban, ahol a hagyományos gőzgép uralma szilárdabb alapokon nyugodott. A századforduló körül Olaszország már 86 750 kW villamos energiát állított elő, s a megsokszorozódó villamosenergia-termelés jelentősége ugrásszerűen emelkedett. A villamosenergia-termelés mintegy kétharmada már vízi energián alapult, és a termelés egyharmadát az ipar használta fel. Az 1911-es ipari felmérés szerint az olasz ipar energiaforrásának már mintegy felét a villamos energia biztosította. A háború előtt az olasz villamosenergia-termelés a legelsők közé tartozott a világon.* A villamos energia alkalmazása nemcsak általában gyorsította fel az olasz iparfejlődést, de tovább növelte északi koncentrációját is. Egészen új ipari körzetek, városok jöttek létre, amit leginkább Torino példája mutat. A villamos erőművek építése hatalmas beruházásokat kívánt. 1896 és 1913 között több mint félmilliárd lírát ruháztak be az elektromos centrálékba, a beruházott tőke mintegy egyötödét. A beruházási hullám eleinte leginkább a német iparnak teremtett piacot, hiszen a Banca Commerciale befektetései a német tőkét közvetítették az olasz villamosenergia-termelő iparba. A „fehér szén" termelésének eufóriás konjunktúrája a német gépipar számára is számottevő piacot teremtett. Olaszország gépbehozatalának 1861 és 1910 között közel kétharmada az utolsó másfél évtizedre esett. Bár a fejlettebb technikát, a műszaki felkészültséget igénylő beruházásokat még zömmel a német ipar szállította, a beruházási konjunktúra lényeges ösztönzést adott a hazai iparnak is. Fejlődésnek indult a villamosság kohászati alkalmazása, a Terni Acélművek után Elba szigetén felépült a második kohászati bázis is, amely Siemens—Martin-kemencék alkalmazásával elsősorban az acéltermelést lendítette fel. A kohászati ipar a századforduló körül évi 12%-os növekedéssel a leggyorsabban fejlődő iparágak közé emelkedett. A vasérctermelés 1890 és a világháború között 200 ezerről 600 ezer tonnára nőtt, de a nyersvastermelés az 1900. évi 24 ezer tonnáról 1913-ban 427 ezer tonnára, az acéltermelés pedig 100 ezer tonnáról 850 ezer tonnára ugrott. A turbinák, vezetékek és más gépipari cikkek iránt is megnőtt kereslet az olasz gépipar piacát is megteremtette, specializációját elmélyítette. A gépipar fejlődésének a villamos erőművek építése kétségtelenül egyik fő előmozdítója volt. Az új és természetesen a régi ipari szektorok ellátása beruházási javakkal akkor is nagy ösztönzést adott az olasz gépipar kialakulásának, ha, mint Gerschenkron rámutatott, az olasz ipari vámvédelem éppen ebben a szektorban nem volt eléggé hatásos. Vitatható azonban, hogy joggal bírálható-e az olasz vámpolitika, amiért a gépiparnak csak félig biztosított védett piacokat. A külföldi beruházási javak behozatalának megakadályozása ugyanis nyilvánvalóan lassította volna az ipari beruházásokat, és tovább emelte volna a belső árszínvonalat.

---

* Mori, G.: La guerra parallela. In: Mori, G.: Il capitalismo industriale in Italia. Roma, 1977. 195.

Az olasz gépipar négy fő ágazata indult leginkább gyors fejlődésnek. A vasúti szállítóeszközök gyártása a vasútépítéshez kapcsolódott. Ennek az ágazatnak a fejlődésében fordulatot hozott a vasutak államosítása, ami a gördülőanyag-megrendeléseket úgyszólván kizárólag hazai vállalatoknak biztosította. Ugyancsak állami piacra termelt a gépiparnak a hadászati eszközök gyártását, s különösen a hajóhad kiépítését szolgáló ága. Az olasz kormány egyértelmű stratégiai meggondolásból az olasz kereskedelmi flotta létrehozását is erősen szorgalmazta. Speciális védőtarifát biztosított a hajószállításra, és a legkülönbözőbb kedvezményekkel ösztönözte a hazai hajóépítést, jóllehet az eredmény messze elmaradt a várakozástól, hiszen az olasz kereskedelmi flotta 1912-ben mindössze 760 000 bruttó-regisztertonna kapacitással rendelkezett, és még ezen hajóparknak is csak egyharmada épült itáliai dokkokban. A hajóépítő iparnak — és természetesen az acélgyártásnak — azonban ez a megrendelés is nagy piacot biztosított. A munkagépek, villamos gépek termelése is fellendült, bár itt érvényesült leginkább a külföldi cégek technikai fölénye. Néhány nagy gyár azonban berendezkedett gőzturbinák és gépek, textil- és egyéb ipari munkagépek termelésére. Ha figyelembe vesszük, hogy az állótőke-beruházások az olasz gazdaságban 1896-ban 600 millió lírára, 10 év múlva 1,6 milliárdra, a háború előtt pedig már 2,5 milliárd lírára rúgtak,* akkor érthetővé válik, hogy a külföldi verseny ellenére az olasz munka- és szerszámgépgyártás számára milyen konjunktúra bontakozott ki a háborút megelőző két évtizedben.

Az olasz gépipar fellendülése nem illeszkedik az elmaradott gazdaságoknak a kibontakozó beruházási konjunktúrára történő, hagyományos reagálási képletébe. A konjunktúra ez esetben nem csupán a német—angol beruházási javak piacát növelte többszörösére, hanem az olasz gépipart is megteremtette. Ebben szerepet játszott a figyelemre méltó technikai felkészültség, a jó szakmunkásgárda és az élénk vállalkozási kedv, melyet tudatos, a fejlett országok utolérését célzó állami gazdaságpolitika támasztott alá. A fejlett gépipar születése már első jelzése volt annak, hogy Olaszország kiemelkedőben van a fejlett és elmaradott országokat hagyományosan összekötő gazdasági kapcsolatok keretei közül.

Hasonló jelenségeket, legalábbis elemeiben, az európai periféria más országai esetében is tapasztalhatunk. Vasúti szállítóeszközök gyártására például — mint láttuk — Magyarország is képessé vált, sőt a háború előtti két évtizedben — mint még visszatérünk rá — Oroszországban is jelentékeny gépipar honosodott meg, bár ez utóbbi ország erősen függött a külföldi technológiától.

---

* Lásd: De Rosa, 1973. 45.

Olaszország gépiparának, különösen a kevéssé fejlett országok ipari fejlődéséhez viszonyítva, volt azonban egy egyedülálló vonása: viszonylag korán bekapcsolódott az éppen csak kibontakozó új piac kielégítésébe, a tartós fogyasztási cikkek gépipari gyártásába. Megfelelő tőke, vállalkozói tehetség és technikai felkészültség nélkül ez elképzelhetetlen lett volna. A technikai felkészültségnek, legalábbis az induláskor, talán még nagyobb szerepe is volt, mint a tőkeerőnek. Camillo Olivetti 1911-ben hozta létre írógépgyárát, amely ugyancsak a háború utáni években vált világhírűvé, de maga az alapítás ténye is utalt az olasz ipar vállalkozói rugalmasságára.

Az új gépipari ágazat, amelynek később oly meghatározó szerepe lett az olasz gazdaság fejlődésében, az autóipar volt. Torinóban Michele Lanza már 1898-ban készített egy autót. A döntő esemény azonban 1900 márciusában történt, amikor Giovanni Agnelli megnyitotta kisüzemét, amelynek 800 000 lírás alaptőkéjét helyi előkelőségek jegyezték, a legjelentősebb torinói bank közreműködésével. A FIAT művek, amely ebből a kis mechanikai üzemből nőtt ki, 1901-ben 150 munkásával 73 autót gyártott. Ebben az évben az egész olasz autóipar produkciója 300 darabot tett ki a német 3200, az angol 4000 és az amerikai 3700, vagy a francia 16 000 darabbal szemben. A FIAT azonban módszeresen terjeszkedett a még csekély, inkább luxusigényeket kielégítő piacon, kihasználva az erősödő sport- és versenyszellemet. A gyár szép haszonnal dolgozott, amiről 200 lírás névértékű részvényeinek 4800 lírás árfolyamértéke is tanúskodott.* 1914-ben már 17 millió líra a vállalat alaptőkéje és 5000 munkással 4500 autót gyárt. Az autógyártáshoz szükséges anyagok, alkatrészek előállításában, a gumigyárakban, elektrotechnikai üzemekben, kerék- és más alkatrészek gyártásában egyedül Torinóban további 9000 embert foglalkoztattak. Míg eleinte a motorokat francia üzemekből importálták, 1907 után a motorok is jórészt hazai termékek voltak már, és az olasz ipar megkezdte az autók exportját is. 1913-ban az olasz autóexport már kétszeresen meghaladta az importot. A háború előtt Olaszországban közel 19 000 autó és 20 000 motorkerékpár közlekedett.**Az 1,2 millió kerékpár az olasz gépipar más ágazatainak szélesedő piacára utal.

A vas- és fémipar 12,4%-os évi átlagos növekedési üteméhez hasonlóan 1890 és 1914 között végül a gépipar növekedése is hasonló mértékű volt (12,2%), amelyet csak a jórészt ugyancsak új vegyipar növekedése szárnyalt túl (13,7%).

A technikai újítások bevezetésében élen járó, új ipari világot teremtő, s a beruházások jelentős részét felszívó nehézipar fejlődését mégsem tekinthetjük az olasz iparfejlődés legfőbb hajtóerejének. Végül is a tartós fogyasztási javak termelésének megindítása inkább biztató kezdet volt csupán a jövő szempontjáből. A belső piac még távol állt attól a szinttől, hogy a hagyományos fogyasztási cikkek mellett tömeges, új igényeket támasszon. A tartós fogyasztási javak exportja pedig jelentéktelen maradt az ország kivitelében. A textilipar vezető szerepét ezek az ágazatok még nem tehették kétségessé.

---

* Mori, G.: La Fiat Mori (ed.), 1977. 111.

** Angliában 208 000, Németországban 93 000 és Franciaországban 125 000, Svennilson, I.: Growth and Stagnation in the European Economy. Genève, 1954. 443.

Olaszország hagyományos vezető exportszektora, a selyemipar is lényeges változáson ment keresztül ezekben az években. A nyersselyem és a selyemfonal termelése mellett ekkor rendezkedtek be a selyemszövet tömeges gyártására, méghozzá olyan sikerrel, hogy hamarosan ez is fontos exportcikké vált. A széles hazai piacra építő pamutfeldolgozó üzemek pedig, amelyek olcsó munkaerővel dolgoztak, nem igényeltek magas szintű technikát és nagyobb befektetéseket, az olasz iparvidék képének legfontosabb formálóivá váltak. A textilipar végül is ezekben az évtizedekben hódította meg teljesen a hazai piacot, s növelte szerepét a kivitelben is. Mind a fonás, mind a szövés teljes mértékben gépesedett, sőt a szövés ekkor emelkedett ki korábbi kézműipari jellegéből.*

Kezdjük talán az utolsó tényezővel. A selyemszövőiparban még 1890-ben is a 2500 gépi szövőszék mellett még 12 000 kézi szövőszék működött. Az arányok csak a századforduló után változtak, amikor 15 000 gépi szövőszékkel szemben már csak 5000-re rúgott a kézi szövőszékek száma.

A pamutfonó orsók száma 1898-ban 1,9 millió, 1914-ben 4,6 millió darab és ennek mintegy 75%-a már korszerű gyűrűs orsó volt. A mechanikai szövőszékek száma 1896-ban 65 000, 1912-ben viszont 115 000 darabot tett ki.

A szövés szerepe először a leghagyományosabb selyemiparban változott. Új piacokat hódítottak meg, és míg a selyemszövet korábban csak a selyemexport 6%-át tette ki, a háború előtt már annak 17%-ára emelkedett. A feldolgozás fokának növekedése a pamut- és a gyapjúiparban is megfigyelhető. Az 1895. évi 21 millió líra értékű pamutszövetexport két évtizeddel később mintegy tízszeresére ugrott.

A textilipar hagyományosan vezető szerepet töltött be az olasz exportban, s az 1880-as évek kivitelének közel felét a nyers- és festett selyem tette ki. A textilipar változatlan vezető szerepére utal, hogy 1913-ban is az olasz kivitel 40%-át az ipari exportnak viszont 60%-át textilipari termékek képviselték. Ekkor azonban már lényegesen növekedett a magasabb feldolgozottságú termékek részesedése, ami mind a selyemszövet kivitelének térnyerésében, mind a selymet visszaszorító pamutipar exportjában megfigyelhető.

Az olasz textilexport érdekes módon követte az olasz emigrációt, s olyan területekre hatolt be, mint Dél-Amerika, amely az olasz pamutáruk fontos felvevőpiacává vált. Mi több, ez esetben az olasz pamutfonalexport olasz tőkeberuházással járt együtt és szerepet játszott az illető országok pamutszövő iparának létrehozásában is. Ez a jelenség különösen a balkáni országok, Törökország és Argentína esetében érdemel figyelmet.

---

* Cafagna, 1973. 307.

A textilipar expanzióját a szilárd és gyorsan bővülő olasz belső piac alapozta meg, főleg az olcsóbb ruházati cikkeket gyártó pamutipar esetében. Az 1860-as években még az olasz behozatal legnagyobb tételét a textiláruk tették ki. A századfordulót követően már csupán a gyapjúárukban volt számottevőbb behozatal. Az 1911. évi ipari cenzus adatai szerint az ipari munkások egyharmada az olasz ipar nettó termelésének 20%-át a textiliparban állította elő.*

A másik hagyományos iparág, az élelmiszeripar, a munkaerő foglalkoztatása szempontjából csak kevéssé maradt el a textilipar mögött. Az 1911-es összeírás által nyilvántartott másfél millió munkás 60%-át végül is ez a két iparág foglalkoztatta. Az élelmiszeripar termelési értéke pedig még valamelyest meg is haladta a textiliparét. A cukor, szesz és egyéb élelmiszerek felvevőpiaca az iparosítás által megnövekedett és új fogyasztási szokásokkal is kibővült belső piac volt. A mezőgazdaság újonnan fejlődő exportszektorai (citrusfélék stb.) és az élelmiszeripar között azonban alig alakult ki szervesebb kapcsolat.

Az olasz gazdaságnak az 1890-es évektől meginduló iparosodása tehát nem tekinthető exportorientált folyamatnak. Az olasz iparosodás inkább a belső piacon alapult, és a vezető exportágazatok is sokkal inkább a belső, mint a külső piacokon erősödtek meg. Az európai periféria országaira többnyire jellemző vezető exportszektor nem is igen alakult ki. A felgyorsulás azonban ennek ellenére is igen impozáns volt; Gerschenkron indexe szerint:

Az olasz ipari termelés
*évi növekedési üteme***

Időszak	%-ban
1881—1888	4,6
1888—1896	0,3
1896—1908	6,7
1908—1913	2,4

Ha az 1907-es válság következtében jelentkező megtorpanást nem vesszük figyelembe, akkor az 1896 és 1913 közötti évek átlagos ipari növekedését 5,5%-ra tehetjük.

A gyors növekedés a gyáripar térhódításával kapcsolódott össze:

---

* Az egyes szektorokra lásd a G. Mori által összeállított tanulmánykötetet.

** Gerschenkron, 1984. 181.

*Olasz ipari termelés**

Év	Ipari termelés millió líra 1.	Gyáripari termelés millió líra 2.	2. az 1. %-ában
1899	2210	1787	80,8
1903	2578	2055	79,7
1908	3832	3172	82,7
1913	4693	3841	81,8

Az ipari termelés 80%-át tehát a háború előtt már a gyáripar állította elő. Az ipari termelés ez idő alatt 120%-kal növekedett, ami úgyszólván azonos a magyarországi gyáripar növekedésével. Az ipar részesedése a lakosság foglalkozási megoszlásában és a nemzeti jövedelem előállításában jelentősen emelkedett, s a háború előtt egyaránt 25% körül mozgott.

A beruházások aránya a nemzeti jövedelemben erősen emelkedett. Az 1860-as években legfeljebb 4%-ra volt csupán tehető, az 1880-as években érte el a — Rostow által a modern fejlődés szempontjából kritikusnak tekintett — 5%-ot, majd a századforduló után előbb 6, később 10% fölé emelkedett.

Az olasz nemzeti jövedelem növekedésére vonatkozó különböző számítások közül Bairoch adatai szerint** (1960. évi dollárban) az 1860. évi 7,5 milliárd dolláros szint 1890-re 9,4 milliárd dollárra, majd 1910-re 12,5 milliárd dollárra emelkedett, ami 86%-os növekedésnek felelt meg. Az egy főre jutó növekedés azonban ennél lényegesen alacsonyabb, mintegy 22%-ra tehető.

Eckaus (ötéves átlagokkal dolgozva) a hatvanas évek elejének nemzeti jövedelmét 48 milliárd lírára becsüli, amely a nyolcvanas évek végéig csak mintegy 20%-kal, 58 milliárdra nőtt, majd, az ezt követő negyedszázadban közel 80%-kal, 92 milliárdra emelkedett. R. Romeo az 1890-es évek végétől a világháború kitöréséig 76%-ra becsüli az olasz nemzeti jövedelem gyarapodását.*** Ezek az adatok egyértelműen tanúsítják, hogy bár a század végétől a felgyorsuló gazdasági növekedést az ipar előretörése és megerősödése határozta meg, ez nem lett volna elegendő ahhoz, hogy az olasz gazdaság fejlettségi szintje a felzárkózás tendenciáit mutassa, ha a gazdaság legnagyobb ágazata, a mezőgazdaság nem kapcsolódott volna be az átalakulásba. Az olasz gazdaság korábbi stagnálása, vagy lassú, kínos poroszkálása, mint láttuk, elválaszthatatlan volt a mezőgazdaság stagnálásától. Az 1890-es évektől azonban a mezőgazdaság rendkívül gyors változáson ment keresztül. Az agrártermelés gyors növekedésnek indult.

---

* Fua, F.: Formazione, distribuzione e impresa dei redditi dal 1861. Sintesi statistici. Roma, 1972.

** Bairoch, Commerce... 1976. 248.

*** Romeo, 1963. 92.

*Olasz mezőgazdasági termékek**

Időszak	Búza	Kukorica	Zab	Rizs	Szőlő	Déli-gyümölcs	Bor
	termelése, évi átlag, millió tonna						millió hl
1861—1870	3,73	1,80	2,89	3,70	4,03	2,71	23,5
1871—1880	3,98	2,45	3,54	4,91	4,59	3,77	26,9
1881—1890	3,35	1,99	2,90	3,83	5,35	5,28	31,3
1891—1900	4,76	1,94	3,25	3,50	5,74	5,42	32,0
1901—1910	4,57	2,49	5,02	5,69	7,66	8,21	44,1

A korabeli Európában az olasz mezőgazdaság fejlődésének útja sok vonatkozásban egyedülálló. A lassú növekedés vagy stagnálás más országokban is megfigyelhető. Az azonban úgyszólván sehol, hogy a hatvanas évek biztató kezdete, 10—30%-os növekedése után kevés kivétellel minden művelési ágazat tartósan visszahanyatlott korábbi szintjére. Az okok még távolról sem világosak. Az olcsó amerikai búza versenye azért nem látszik elégséges magyarázatnak, mert nem ad választ például a rizstermelés visszaesésére. Mivel a művelt földterület a nyolcvanas évek közepéig még növekedett és a mezőgazdasági munkaerő létszáma is emelkedett, a művelés elmaradott technológiai szintje, a rendkívül alacsony terméshozamok, a tőkebefektetés hiánya és az aránytalan földbirtokmegosztásból származó visszahúzó hatások feltehetően együttesen idézték elő a mezőgazdaság kedvezőtlen helyzetét. Az olasz állam egyesítése egységes kormányt, vámterületet, pénzrendszert és közlekedési hálózatot teremtett ugyan, de a mezőgazdaság és a földbirtokviszonyok szembetűnő különbségeit nem tudta kiegyenlíteni. Észak-Olaszország történelmi előnye tovább növekedett. Lombardia és Piemont jobban és gyorsabban alkalmazkodott. A 20. század elején végül is az északnyugati területeken, ahol a lakosság nem egészen 27%-a lakott, a gyárak 58%-át és az ipari foglalkoztatottak felét találhatjuk. Szicília nagybirtokain viszont úgyszólván változatlanul fennmaradtak a primitív művelési viszonyok és az extenzív búzatermelés. Nemcsak a tőke- és iparhiány, de

* Az adatokat közli: Milward—Saul, 1977. 233.

az észak-olaszországinak a felét sem elérő terméshozamok a különbségeket különösen kiélezték. A szicíliai és dél-olaszországi mezőgazdaság szintje talán a legalacsonyabb volt Európában. Piemontban, Lombardiában és Liguriában az egy főre jutó jövedelmek kétszeresen is meghaladták a szíciliai, és több mint kétszeresen a calabriai jövedelemszintet. Még Róma környékén is oly nyomorúságosak voltak a viszonyok, és oly alacsony a parasztok életszínvonala, hogy az 1880-as években parasztfelkelések robbantak ki.

Az 1890-es évek közepétől azonban fontos új jelenségeket figyelhetünk meg az olasz mezőgazdaságban. A mezőgazdasági népesség abszolút számának növekedése ez időtől már megállt, amiben az ipar növekvő felszívó erejénél nagyobb szerepe volt a kivándorlásnak. A mezőgazdasági foglalkoztatottak viszonylagos aránya csökkenni kezdett, s 1913-ban a keresők 58%-át tette ki. Ezen belül azonban a mezőgazdasági népesség aránya délen még növekedett, s a keresők 60%-át, északon viszont már csupán 50%-át képviselte.

A protekcionizmus bevezetése következtében ez időtől kezdve ugyanakkor megindult a búzatermelés rohamos növekedése: a terméseredmények hamarosan mintegy 20%-kal túlszárnyalták a hetvenes évek, és 40%-kal a nyolcvanas évek átlagát. Tekintettel arra, hogy a népesség növekedése ezt megközelítette, az egy főre jutó termelés nem változott. A századforduló után az olasz mezőgazdaság több mint 33%-kal több kukoricát, 60%-kal több rizst, majdnem kétszer annyi szőlőt és több mint háromszor annyi déligyümölcsöt termelt, mint az egyesítést követő években. A növekedés a mezőgazdaság valamennyi ágazatában jelentős volt:

*Olasz mezőgazdasági termékek**

Időszak	Gabona	Burgonya	Cukorrépa	Bor, millió hl
	millió mázsa			
1865—1874	73,1	11,1	—	76,3
1875—1884	72,8	11,6	0,02	28,1
1885—1894	63,1	11,5	0,07	31,9
1895—1904	73,2	16,4	3,8	35,9
1905—1914	88,8	26,5	14,0	47,4

1890 és 1910 között az állatállomány is 25—33%-kal emelkedett.

A mezőgazdaság fejlődése ez időtől már a külkereskedelem és más ágazatok fejlődését is jelentősen befolyásolta. Bár a kiviteli cikkek listáján a háború előtt is első helyen állt a selyem, olyan fontos mezőgazdasági termékek, mint a déligyümölcs, a bor és a szárított gyümölcs a leggyorsabb exportnövekedést érték el, és kivitelük együttes értéke már megközelítette a nyersselyem kivitelének értékét.* Végül bármennyire is az ipar állt a századfordulót követően a beruházások középpontjában, az olasz tőke figyelme mégis a korábbinál jóval nagyobb mértékben fordult a mezőgazdaság felé. R. Romeo 400 millió lírára becsüli a mezőgazdasági beruházások értékét a századfordulót követő másfél évtizedben. A megtakarítások összegének ugrásszerű emelkedése is előmozdíthatta a mezőgazdaság tőkeellátásának gyors javulását. A századfordulót követően az olasz mezőgazdaság exportja még mindig jóval túlhaladta az ipari exportot. Olaszország külgazdasági kapcsolataiban tehát a mezőgazdaság rendkívül fontos szerepet játszott. Ennek ellenére sem töltötte azonban be azt a vezető szerepet, melyet a periféria számos, exportorientált gazdasági fejlődési utat járó országaiban tapasztalhattunk. A mezőgazdaság meghatározó szerepét az is gyengítette, hogy a leggyorsabb növekedést elért és a legjelentősebb mennyiségben exportált termékei, akár a bor, akár a déligyümölcs, nem rendelkeztek olyan adottságokkal, amelyek révén akár magas exportjövedelmeket, akár ipari továbbgyűrűző hatásokat válthattak volna ki. Ilyen körülmények között a mezőgazdaság nem volt képes fedezni az ország importszükségletét, 1861 és 1914 között az olasz külkereskedelmi mérleg, néhány, nem jelentős többletet felmutató esztendőtől eltekintve, állandóan deficitben volt.

---

* Mitchell, 1975. 152—156.

1892 és 1910 között a behozatal értéke megháromszorozódott, a kivitel viszont csupán kétszeresére nőtt. A néhány évtől eltekintve állandósuló külkereskedelmi deficitet csak külföldi hitelekkel lehetett áthidalni. Ezek a tények is aláhúzzák az olasz ipari áttörés és általános gazdasági fellendülés félsikerét, azt a tényt, hogy a modern gazdaság kialakulásának inkább a kezdeteiről, semmint a kiépüléséről beszélhetünk csupán.

A spanyol és portugál ipari áttörés kudarca

Ami a több évtizedes stagnálást követően Olaszországban az ipari áttörés révén lejátszódott, vajon ugyancsak végbement-e a 19. század lassú növekedése és szerkezeti megmerevedettsége után az Ibériai-félszigeten? A század közepétől ez esetben is joggal beszélhetünk az előkészület évtizedeiről, a vasutak és bankok, az exportra termelő bányászat fellendüléséről. A nyersanyagtermelés egyszerű mennyiségi növekedése természetesen még nem vezet egy ország automatikus gazdasági átalakulásához, s nem eredményezi a gazdasági erőforrások észszerűbb felhasználását.

---

* Adatokat lásd: Mitchell, B. R.: Statistical Appendix 1800—1919. In: Cipolla, 1973.

A spanyol bányászat fellendülésében sajátosan találkoztak nemzetközi technológiai és pénzügyi tényezők a hazai államháztartás súlyos válságából fakadó kényszerhelyzettel. Spanyolország vasércben való gazdagsága már a 19. század első felében is közismert volt. Ebben az időben az iparosodás híján valóban igen alacsony szintű termelés főleg a jobb minőségű vasércek kiaknázására korlátozódott, 1856 után viszont a Bessemer-eljárás felfedezése lehetővé tette, hogy alacsony foszfortartalmú érceket is fel lehessen használni acélgyártásra, ami a spanyol ércek iránti külföldi keresletet jelentősen megnövelte. A hatvanas évek elején a kitermelés fokozását sajátos belső tényezők is ösztönözték. A spanyol államadósság-állomány ugyanis ugrásszerűen növekedett. A sorozatos rossz termések éhínséghez vezettek. A kubai felkelés és háború egyidejűleg növelte a katonai kiadásokat és csökkentette a gyarmati bevételeket.* Újabb államkölcsönök felvétele csak átmeneti kiutat biztosíthatott, ezért a pénzügyi katasztrófa elkerülésére új bevételi források után kellett nézni. A merev feudális bányatörvények liberalizálása természetes megoldást kínált, hiszen a külföldi tőke nagy érdeklődést mutatott a spanyol bányakincsek iránt. 1868 decemberétől tehát a bányák feltárására vonatkozó minden korábbi megkötést eltöröltek, és a bányakoncessziók birtokosai gyakorlatilag tulajdonosokká válhattak. Óriási pénzügyi spekuláció indult meg. Bankárok és kalandorok, vállalkozók és szolid üzletemberek fektették tőkéjüket bányák feltárásába és mintegy fél évszázad alatt több mint félezer bányatársaságot jegyeztek be a spanyol cégbíróságon. A hangzatos spanyol bányatársasági nevek mögött jórészt olyan nemzetközileg jól ismert cégek húzódtak meg, mint a német Krupp, a Cockerill belga kohászati konszern, valamint francia és angol társaságok. 1913-ban 564 bányavállalat közül 370-nek volt ismert a tőketulajdona, s ez majdnem egyenlő arányban oszlott meg a spanyol és a külföldi pénzcsoportok között. A külföldi tőke több mint fele angol, további 25%-a francia kézben volt.** A kitermelés ugrásszerűen emelkedett, s még ezt is meghaladta az exportált vasérc mennyisége.

A vasércexport egyébként 1899-ben 9,5 millió t-val tetőzött. 1861 és 1913 között csupán 23 millió tonna ércet dolgoztak fel a hazai kohók, vagyis az összes kibányászott érc mindössze 10%-át, miközben 222 929 000 tonna ércet az angol, francia, belga és német kohókban olvasztottak ki. A brit kohók vasércellátásának egynegyede függött a spanyol szállítmányoktól. Mennyiségét és növekedési ütemét illetően a vasérc volt a legfontosabb spanyol bányatermék, de még hosszú ideig — a kilencvenes évek közepéig — az ólom és a rézexport értéke magasabb volt. Spanyolország ólomtermelése 1864-ben 275 000 tonnát tett ki, s ez 1900-ra 382 000 t-ra emelkedett. A réztermelés 1868-ban még csak

---

* Sánchez-Albornoz, 1968.

** Anez Alvarez, 1970.

*Spanyol vasipar**

Év	Vasérctermelés ezer tonna	Vasércexport
1856	69	—
1870	436	—
1880	3565	2932
1890	6546	4795
1900	8675	7800
1913	9862	—

237 000 t volt, 1913-ban viszont már 3 195 000 tonna.** Mindkét érc legnagyobb részét exportálták. A bányák az ötvenes években a francia, később az angol tőke tulajdonában voltak. Az érckitermelés belső iparosítást előmozdító hatása, a századforduló idejétől, leginkább a vasérc esetében érhető tetten. Ez esetben ugyanis nem csupán az exportkereslet állandó növekedése és nem is csak az áralakulás volt kedvező, de a kitermelés továbbgyűrűzési hatásai is megjelentek. Ennek jelentőségét korlátozta ugyan, hogy — mint láttuk — a spanyol vasérc viszonylag jelentéktelen részét dolgozta csupán fel a hazai ipar. Ez a korlátozott mennyiség is lehetőséget adott azonban egész vidékek arculatának megváltoztatására és a spanyol iparosítás első nagy nehézipari bázisának megszületésére.

A szenet — amelynek kitermelése a század közepén még jelentéktelen volt — a cink olvasztásához is felhasználták. A hatvanas évektől viszont, jórészt a vasútépítés hatására, az asturiai széntermelés növekedett és a kibontakozó kohóipar szükségletét is kielégítette. Az évi 300 000 tonnára rúgó széntermelés a háború előtt 3,5 millió tonnára emelkedett. A vasutak ösztönző hatása a córdobai bányák kitermelését is megindította, továbbá néhány külföldi vállalkozócsoportot, többnyire olyan vállalatokat is befektetésekre ösztönzött, amelyek az érckitermelésben is érdekeltek voltak. Míg az érctermelés túlnyomó többségét exportálták, a szén esetében fordított volt a helyzet. A növekvő hazai szükséglet mind nagyobb hányadát végül is spanyol szén fedezte. 1861 és 1913 között a spanyol szénfogyasztás felét, a századforduló után 60%-át elégítette ki a hazai szén, amely nehezen kelhetett versenyre a jobb minőségű és olcsó angol szénnel.

---

* Voltes, 1974. 179.

** Vö. Plaza Prieto, J.: El desarrollo del comercio exterior español desde principios del siglo XIX a la actualidad. Revista de Económia Politica. VI. Madrid, 1955.

A szénfogyasztás növekedése kapcsolatban állt a hazai ipar vasérckitermeléssel összefüggő fejlődésével is. Amennyiben a spanyol iparfejlődés túljutott a helyi szükségletet kielégítő szinten, úgy az két iparághoz: a vas- és acéliparhoz és a textiliparhoz, és két régióhoz, Bilbaóhoz és környékéhez, illetve Katalóniához kapcsolódott. J. Vicens Vives a spanyol iparosodás öt szakaszáról beszél, s e szerint a harmadik, 1835 és 1855 közötti szakasz legfontosabb fejlődési mozzanata néhány vaskohó létesítése és ezekhez kapcsolódóan a vas- és gépipar kezdeteinek megjelenése volt.* A Malaga melletti Meribellában 1832-ben építették fel az első, faszéntüzelésű magaskemencét. Ezt követően eleinte Sevilla környékén épültek vaskohók. 1848-ban elkészült az első, főleg helyi bányatulajdonosok és bankárok által finanszírozott bilbaói vasüzem is. 1848-ban épült fel az első széntüzelésű kohó, de a kokszüzelés csak 1865-től honosodott meg. A kohászat kezdetei egyben a vasfeldolgozás és gépgyártás első lépéseivel jártak együtt. Eleinte különösen Barcelona körül létesültek vas- és gépipari üzemek. Később a madridi piac jelentősége is növekedett. A kialakuló spanyol vasipar vasfogyasztása 1848-ban 43 000 tonnát tett ki, ami a világ fogyasztásának 1%-át jelentette.** A későbbi évtizedekben a vasútépítés teremtette piac mozdította elő a spanyol vasipar további fejlődését, annak ellenére, hogy a vasutak szükségletének túlnyomó részét importból elégítették ki. J. Nadal számítása szerint a vasútépítés csúcspontján a vasimport legalább 50%-kal meghaladta a hazai termelés színvonalát. Ennek ellenére főleg Asturiában és Vizcaya övezetében már nagyobb kohók épültek.***

Az 1880 és 1914 közötti időszakot, annak is inkább második felét tekinthetjük a modern spanyol vas- és acélipar kiépítése korszakának. A jelentős hazai és külföldi befektetésekkel létrehozott új nehézipar központja az ércben leggazdagabb vizcayai térség volt. „Vizcayában — írja J. Nadal — a bányatulajdonosok ügyes üzleti politikát folytattak, és szövetségre léptek a külföldi érdekeltségekkel. Ennek köszönhető, hogy a profit egy része Spanyolországban maradt, és ez valóban lehetővé tette, hogy a XIX. század utolsó két évtizedében a tartomány látványos iparosodása következzen be."****

Ez mindenekelőtt a nagy kohászati üzemek felépítése révén vette kezdetét. 1882-ben jött létre a Sociedad de Altos Hirnos y Fabricias de Hierro y Acero de Bilbao 25 millió pezetás alaptőkével, a legmodernebb Siemens—Martin-acélkemencékkel. Majdnem ezzel egyidőben alakult a Metalurgia y Construcción La Vizcaya, és néhány évvel később, elsősorban baszk tőkéscsoportok részvételével, harmadik nagy kohóvállalat is keletkezett. A századfordulót követően a három vállalat egyesült, s ezzel létrejött Spanyolország legtőkeerősebb ipari vállalkozása.* Míg 1861 és 1880 között Vizcaya az egész spanyol vastermelés 23%-át szolgáltatta, addig 1880—1913 között már 67%-át. Nem kétséges, hogy Bilbao és környéke az 1890-es évektől már nemcsak exportra termelő bányavidék, hanem jelentős hazai ipari központ is. A bankokhoz és a tőkeerős részvénytársaságokhoz kapcsolódó tőkés vállalkozók mind nagyobb szerephez jutottak az ország gazdasági életében, sőt a spanyol politikában is. A spanyol vasipar szülőhelye a századforduló után mind erősebb ipari diverzifikáció színhelye lett. Itt épült ki a hajóépítő ipar, amely a hazai vas- és acélgyártás egyik legfontosabb felvevőpiaca lett. A 19. század első évtizedeiben a hajóépítés még inkább a katalán kikötőkhöz kapcsolódott, de az 1860-as évektől már a baszk kikötőkbe helyeződött át.

---

* Vicens Vives, Conjuntura... 1969.

** Harrison, 1978. 27.

*** Nadal, 1979. In: Berend—Ránki, 274—275.

**** Uo. 275.

A szabadkereskedelmi gazdaságpolitika ezt az iparágat is fenyegette, hiszen Anglia és más fejlett országok hajóépítésével alig tudtak konkurálni. A nyolcvanas évek végétől a protekcionizmus, a hazai iparvállalatok fejlesztésére irányuló törvények és a katonai igények nyomán a hajóépítéshez szükséges acéltermelést már magas vámokkal védték, a vállalatokat adókedvezményekkel, később jelentős szubvenciókkal is támogatták. A támogatás különösen két nagy hajóépítő vállalat megalakítását segítette. Bár a spanyol kereskedelmi flotta, amely 1913-ban 878 ezer bruttó regiszter tonna kapacitással a világon a legnagyobbak közé tartozott, elsősorban külföldi cégek gyártmányait vásárolta, a spanyol hajóépítés így is a hazai vas- és acéltermelés egyik legfőbb fogyasztója volt és összekötő kapocsként szolgált a vastermelés és a kifejlődő gépipar között.

A vas- és acéltermelés a spanyol iparfejlődés egyik vezető szektora lett. A századforduló után hatása már sokoldalúan kezdett továbbgyűrűzni a spanyol

A vastermelés fejlődése
*(évi átlagok, ezer t-ban)***

Időszak	Nyersvas
1861—1865	45,65
1871—1875	45,53
1881—1885	131,59
1891—1895	185,49
1901—1905	354,69
1911—1913	412,22

---

* Voltes, 1974. 213.

** Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 281.

gazdasági életben. A keresletteremtő hatás mellett arra az összefüggésre is utalhatunk, amelyet a tőkefelhalmozás és a tőkekoncentráció felgyorsításában játszott. Végül is a baszk iparvidék Spanyolország leggazdagabb területévé fejlődött. Nemcsak tőkeerős bankok, gazdag kereskedők, bányatulajdonosok, de mindinkább olyan vállalkozók is megjelentek, akik már ipari vállalkozásokba és különösen a gépiparba fektették tőkéjüket. A 19. század utolsó két évtizedében megkétszereződött a fémipari üzemek száma, a fémkohászat is kezdett kibontakozni. Vasúti kocsikat, mozdonyokat és más gépeket, beruházási javakat kezdtek spanyol üzemekben előállítani.

Spanyolország északi része tehát iparosodott. Hasonló volt a helyzet Katalóniában is. De míg Vizcaya kimondottan az új iparosodás és a bányászati export szülötte volt, addig a katalán iparosítás mélyebb gyökerekkel rendelkezett, és főként a belső piacra orientálódott. A katalán tartomány iparosodása a 18. századra nyúlik vissza, amikor Spanyolország többi része még szegény, elmaradott és teljesen mezőgazdasági jellegű volt. Katalóniában ekkor már a szőlőtermelés fellendülésével megindult a mezőgazdaság kapitalizálódása, a kereskedelmi burzsoázia formálódása és az ipari termelés manufaktúra-szervezete.*

A korai katalán ipari fellendülés elsősorban a textiliparhoz kapcsolódott. Ha méreteiben ez a textilipar nem is volt összehasonlítható az angollal, annyi hasonlóság mégis fellelhető, hogy a gyarmati piac — Latin-Amerika textilfogyasztási igénye — ez esetben is lényegesen kiegészítette a belső piac még erősen korlátozott felvevőképességét. A tradicionális háziiparról a gépi termelésre való áttérés a század végén indult meg. A Jenny alkalmazásáról szóló első adat 1780-ból származik, a vízi szövőszéket 1791-ben, a selfaktor orsót 1803—1804-ben kezdték használni.

Az 1799-ből származó felmérés már közel 70 000 főre becsüli a textiliparban foglalkoztatottak létszámát, de a vezető szerepet még a hagyományos len- és kenderipar játssza.

A napóleoni háborúk átmenetileg szétzüllesztették a termelést, és a francia csapatok kivonulása után a katalóniai textilipar hamarosan latin-amerikai piacait is elveszítette. Tőke- és keresléthiány miatt a termelés nem emelkedett, és a gépesítés sem haladt előre. Az egyetlen ágazatban, amelyben Spanyolország korán megindul a modern ipari fejlődésben, most lépéshátrányba került. A katalán textilgyárosok, akik a 18. század végén a modernizálás legfontosabb képviselőinek ígérkeztek, a 19. század első három évtizedének kedvezőtlen konjunktúrája miatt még Barcelona környékén is erejüket vesztették, s nem válhattak országos tényezővé.** 1830 után azonban a gépesítés meggyorsult, textilnyomó gépeket hoztak be, fonodákat és szövődéket alapítottak, és az új, akár vízi erővel, akár gőzzel működő berendezések előbb a fonásban, majd a szövésben is átvették a vezető szerepet. 1838-ban 700 000 orsó működött az országban, de ebből csak 4% volt gépi jellegű, 1861-ben viszont a fonás már teljesen gépesítve volt. A szövés gépesítése — mint általában — ez esetben is elmaradt a fonás mögött, s ennek a gyártási folyamatnak csupán mintegy 50%-os gépesítéséről beszélhetünk. A modern pamutipar Barcelona és környékére összpontosult: 750 000 orsóból 680 000 és 7400 gépi szövőszékből 5020 működött Katalóniában. A többi iparág gépesítése még nem következett be. A kézi termelés aránya még a gyapjúiparban is meghaladta a géppel előállított termékek értékét.* 1832 és 1869 között azonban a textilipar figyelemre méltóan fejlődött. A gőzgép és a szövőszék megjelenése a harmincas, negyvenes években Barcelona környékén modern textilipart teremtett, amelybe a barcelonai kereskedőtőke — a tengerentúli és kubai kereskedelem profitjából — jelentékeny összegeket fektetett be. 1860 körül egyedül a katalán textilipar több mint 100 000 munkást foglalkoztatott, többnyire a pamutiparban. A spanyol gazdaság 1868 utáni fellendüléséből a katalán textilipar is kivette részét. Az 1860-as években még mindig Barcelona volt a spanyol tőkefelhalmozás központja, gyapot bőven és olcsón érkezett, és az összezsugorodott spanyol gyarmatbirodalom még mindig figyelemre méltó piacot teremtett a spanyol textiláruknak. Midőn 1891-től a katalán nagytőke érvényesíteni tudta védővámos törekvéseit, hatalmas prosperitás bontakozott ki. A pamutipar mellett ebben a szakaszban a gyapjúipar is modernizálódott. 1907-ben közel 2 millió orsót üzemeltettek a pamutiparban és 200 000-et a gyapjúiparban. Mégis — szemben a bilbaói iparvidékkel — itt a tőkekoncentráció korántsem volt túlságosan erős. Nemcsak azért, mert a textilipar lényegesen kisebb tőkebefektetést igényelt, mint a kohászat, de azért is,

---

* Vilar, P.: La Catalogne industrielle. Réflexions sur un démarrage et sur un destin. In: Léon, P.—Crouzet, F.—Gascon, R.: (ed.): L'industrialisation en Europe au XIX^e siècle. Paris, 1972.

** Vicens Vives, Conjuntura... 1969. 47.

*Spanyolország gyapotimportja***

Időszak	Tonna
1861—1865	16 845
1871—1875	32 397
1881—1885	49 438
1891—1895	64 714
1901—1905	78 055
1911—1913	90 507

---

* Voltes, 1974. 241.

** Nadal, In: Berend—Ránki, 1979. 289.

mert Katalóniában sokkal kisebb volt a bankok és a részvénytársaságok szerepe és az ipar főként az önfinanszírozásra alapozott családi vállalkozások keretében működött.

A behozott gyapot 90-95%-a Barcelonába irányult, ami világosan jelezte, hogy Katalónián kívül alig akadt Spanyolországban nagyobb textilgyár. Nem lehet ugyan kétségbe vonni, hogy a textilipar fejlődése elsősorban a belső piacra épült, de a belső kereslet távolról sem növekedett olyan gyorsan, hogy a termelésnövekedést előidézhette volna. Az 1880—1890-es években ismételten szabályozták a gyarmatokkal való kereskedelmet, azaz Kubát, Puerto Ricót és a Fülöp-szigeteket a spanyol textiláruk fogyasztására kényszerítették. A szigetek pamutszövet-behozatala 1876—1880 között 458 tonnára rúgott, 1891 és 1895 között viszont már 7859 tonnát tett ki, ami a spanyol termelés elég tekintélyes részét jelentette. A gyarmatok elvesztése, ebből következően, néhány év múltán már kedvezőtlenül befolyásolta a spanyol textilipar helyzetét.* Nehéz lenne eldönteni végül is, hogy a katalán textilipar vagy a baszk kohászat volt-e technikailag és kereskedelmileg fejlettebb, és melyik játszott jelentősebb szerepet Spanyolország gazdasági fejlődésében. Sokkal egyértelműbb azonban, hogy mindkét tartomány kimagasló ipari jelentősége a többi tartomány félelmetes elmaradottságában rejlett. A spanyol vasipar nem volt összekötve más tartományokkal, még az asturiai szénnel sem, ebből következően a földrajzi értelemben vett továbbgyűrűzési hatása korlátozott volt. Az egyetlen fejlett vasipari központ az elmaradott, mezőgazdasági vidék hatalmas tengerében végül is nem volt elegendő az ország ellátására. Az egy főre jutó vastermelés Spanyolországban nem sokkal haladta meg a magyarországi termelés felét.

Mivel Katalónián kívül máshol nem termeltek Spanyolországban textilárut, s a déli partokon inkább az angol, semmint a spanyol áruk hódítottak, az egyetlen textilipari központ ugyancsak elégtelen volt a szükségletek kielégítésére. A spanyol ipar végül is az államilag támogatott baszk vasiparból és a madridi kormánnyal sok vonatkozásban szemben álló katalán textiliparból állt. A nagy kiterjedésű, nagy lélekszámú Spanyolországban e két országrész iparosítása csak részlegesen változtatott az összképen, éppen csak átlendítette az országot az agrár-ipari fejlődés irányába, de nem tudta kibontakoztatni a folyamatot. Annál is kevésbé, mert a többi iparág fejlődése — néhány kiemelkedő vállalattól, egy-egy kisebb, nemzetgazdasági szempontból másodlagos jelentőségű iparágtól eltekintve — messze elmaradt a spanyol gazdaság két húzó ágazatának szintjétől.

A spanyol mezőgazdaság is sokkal alacsonyabb szinten állt, semhogy lokális élelmiszeriparán túl exportágazatokat megalapozhatott volna. A borexport pedig, amely a színesércek mellett az első helyen szerepelt a spanyol külkereskedelemben, a kor technológiai és kereskedelmi színvonala mellett nem teremtett olyan továbbgyűrűzési hatásokat, amelyek érdemlegesebb ösztönzést teremthettek volna az ipar kiépítésére. Ez alól csupán a világhírre emelkedett parafadugó-ipar jelentett kivételt. A termelés már a 18. században, francia igények kielégítésére indult meg, s 500 millió darabról a 19. század végére 1, majd rövidesen 3 milliárd darabra emelkedett az exportált parafadugó mennyisége. Néhány vezető spanyol tőkés család ebből az üzletágból szerezte vagyonát. A parafaerdő-tulajdonos földbirtokos családok pedig ezáltal tudták vagyonukat és befolyásukat átmenteni. Még 3 milliárd parafadugóra sem lehet azonban ipari áttörést alapozni. E marginális jelentőségű iparág sem a spanyol export, sem az ország ipari fejlődése szempontjából nem játszhatott fontos szerepet.

---

* Vö. Harrison, J. R.: Catalan Business and the Loss of Cuba 1898—1914. Economic History Review, 1974.

A többi iparág közül legfeljebb még a vegyipar érdemel említést, amely eleinte leginkább a katalán textilipart látta el a szükséges vegyi anyagokkal. Később a réz- és vasderivátumok (sulfur stb.) termelése is megindult. Az 1890-es évek végén három nagyobb vegyészeti gyár alakult, amelyek már a termékek széles skáláját állították elő, viszonylag nagy tőkeberuházással és komolyabb gépi felszereléssel. A 20. század elején kiépült az elektrokémiai ipar is.

A villamosítás korán megjelent Spanyolországban. 1875-ben létesítették az első elektromos központot és 1881-ben Madridban, majd 1882-ben Barcelonában már utcai villanyvilágítást vezettek be. A századfordulón 861 villamos erőmű dolgozott az országban, s 1913-ban 300 000 lóerőt tett ki az elektromos erőművek gépi kapacitása és termelésük elérte a 62 millió kWó-t. A német és francia tőke ezekben a beruházásokban is lényeges szerepet játszott.

A világháborút megelőző két évtizedben tehát, az általános európai konjunktúra keretében, a spanyol ipari termelés felgyorsult. Néhány jelentős iparág, több fontos nagyüzem jött létre, s az ipari termelés 1901—1913 között 80-100%-kal növekedett. Ez a fejlődési ütem már elég gyors volt, jóllehet elmaradt az olasz ipar korabeli fejlődési üteme mögött, mint ahogy a spanyol ipar termelési színvonala is elmaradt az olaszhoz képest.

Portugáliában viszont az iparosodási folyamat eredményei a spanyol iparfejlődés szintjétől is messze elmaradtak. Mivel a bányászat továbbgyűrűző hatása itt jóval korlátozottabb volt, mint Spanyolországban, a Bilbao környékihez hasonló nehézipari központ Portugáliában egyáltalán nem alakult ki. A legfőbb exportágazat, a borgazdaság, semmiféle érdemleges ipari hatást nem gyakorolt, s nem tudta útjára indítani a változások olyan egymáshoz kapcsolódó sorozatát, amelyben a kezdő lökés továbbgyűrűzik és újabb helyettesítő és kiegészítő iparágak létrehozásával végső soron a gazdasági szerkezet átalakításához vezet.

Ennek ellenére az 1890-es években Portugáliában is megindult valamelyest az iparosítás, amely túlnyomóan a textiliparra korlátozódott, és főleg importhelyettesítő jellege volt. Az afrikai gyarmatok piacán — Spanyolország gyakorlatához hasonlóan — monopóliumot vezettek be a portugál textilipar termékeinek, s a gyarmati kényszerpiac az importhelyettesítésen túl is kibővítette a textilipar fejlődési lehetőségét.*

A modern nagyipar kezdetei Portugáliában a 19. század közepére nyúlnak vissza. Egy 19. század eleji felmérés 512 üzemet tartott számon, ezek azonban többnyire kisüzemek, vagy manufakturális jellegű vállalkozások voltak. Gőzgépet legfeljebb hírből ismertek, majd először a szállításban hasznosították. 1840-ben mindössze két gőzgép működött az országban 19 lóerő teljesítőképességgel. Ezt követően a gőzgépek használata meggyorsult. 1850-ben 43 gőzgépet számláltak 704 lóerő teljesítménnyel. Az 1852-es felmérés szerint 362 10 munkásnál többet foglalkoztató ipari üzem működött az országban, összesen 15 897 munkással. 1881-ig az alkalmazott lóerő megtízszereződött, majd 1907-ig ismét megnégyszereződött, és végül 1917-ben a portugál ipar 165 572 lóerő kapacitású gépparkkal rendelkezett. A fejlődés élvonalában a pamut- és a gyapjúipar állt. Ebben az iparágban alkalmaztak először gőzgépeket, az orsók és szövőszékek száma gyorsan nőtt. 1852-ben az üzemeknek több mint a fele a pamutiparban található, s az iparág rendkívül gyorsan fejlődött. Az ország egy főre jutó pamutfogyasztása 2,4 kg-ról (1876—1880) 18 kg-ra nőtt (1911—1913). A textiláruk behozatala ennek nyomán az összbehozatal $^2/_3$-áról (1890) jelentősen visszaesett.** A többi iparág inkább csak a kezdeteknél tartott. A helyi jellegű élelmiszeripar, a városiasodáshoz kapcsolódó építőanyag- és faipar, valamint néhány gépipari üzem tevékenykedett az országban. A belső piac mintegy 25%-os növekedése mellett a vámvédelem árnyékában az ipar növekedése lehetségessé vált. 1910 körül 214 iparvállalat dolgozott 100-150 fős munkáslétszámmal és további 25 üzem 500 főt meghaladó munkásgárdával. A 10 munkásnál többet foglalkoztató üzemek munkáslétszáma meghaladta a 100 000 főt. A nagyipar kialakulása azonban csak néhány ágazatban csökkentette a behozatalt, míg más ágazatokban — többek között a vas- és gépiparban — a behozatal tovább növekedett. 1885 után a portugál exportárak csupán 10%-kal, az importárak viszont 30%-kal növekedtek, vagyis a cserearányok jelentősen romlottak. Portugália egyre súlyosabb külkereskedelmi deficittel küzdött, amelyet a gyarmatok hatásosabb gazdasági kiaknázásával igyekezett ellensúlyozni. 1871 és 1917 között a gyarmati kereskedelem megnégyszereződött, és ennek nyomán az export közel 20%-a irányult a gyarmatokra. A portugál gazdasági növekedés ennek ellenére a legmérsékeltebbek közé tartozott, és az egy főre jutó bruttó nemzeti termék alig emelkedett.

A századforduló körüli fellendülés nyomán a mediterrán térség országai végül is részben ráléptek a modern gazdaságszerkezet kibontakozásának útjára, de a felgyorsuló növekedéssel a 19. század első felében megfigyelhető lemaradási folyamatot csak Olaszország tudta megállítani, sőt megfordítani, Spanyolország, s még inkább Portugália ezt nem tudta elérni.

---

* Villaverde Cabral, 1974. 39.

** Vö. Sideri, 1970.

Mediterrán fejlettségi szint

„Olaszország az első világháború előestéjén a termelés abszolút értékét tekintve a világ első nyolc acél-, cement-, villamosenergia-, kénsav-, műtrágya- és műszáltermelő országa közé tartozott" → állapítja meg G. Mori,* az olasz fejlődés rendkívül lényeges ellentmondására utalva. Egyfelől igaz, hogy az egy főre jutó bruttó nemzeti termék — 1860 és 1913 között több mint kétszeres — növekedését viszonylag alacsonynak tekinthetjük, hiszen az átlagosan évi 1%-os egy főre jutó európai növekedéssel szemben az olasz növekedés csupán évi 0,4%-ot, vagyis az európai átlag felét sem tette ki.** Az is igaz, hogy a lakosság megoszlása is inkább agrár-ipari szerkezetre utalt, hiszen a mezőgazdasági foglalkoztatottság részesedése még több mint 50%-os volt.

*Bruttó nemzeti termék alakulása****

Év	1960. évi millió dollárban	Index	Egy főre számítva	Index
1830	5 570	100	265	100
1860	7 466	134	301	113
1890	9 435	169	311	117
1900	10 820	194	335	126
1913	15 624	280	441	166

A bruttó nemzeti termék 1830 és 1913 között közel megháromszorozódott és 1860 után is több mint megkétszereződött, de az egy főre jutó jövedelem ezzel még kétszeresére sem nőtt, sőt 1860 után kevesebb mint 50%-kal emelkedett. Az elért színvonal azonban a háború előtt nemcsak több mint 20%-kal maradt el az 534 dolláros európai átlag mögött, de a lemaradás növekedésére is utal, hiszen 1830-ban az olasz szint még mintegy 10%-kal magasabb volt az európai átlagnál. Még kirívóbb a lemaradás a legfejlettebb Nyugat-Európához viszonyítva, hiszen 1830-ban azok átlagos 211 dolláros szintje még alacsonyabb volt az olasz színvonalnál, 1860-ban 414 dolláros átlaguk azonban már több mint egyharmaddal, 1913-ban pedig 800 dolláros átlaguk már közel kétszeresen múlta felül az olasz szintet.

---

* Mori, 1977. 26.

** Maddison, 1964. 201.

*** Bairoch, Commerce... 1976. 154.

És mégis, ha a 19. századi fejlődéssel vetjük egybe, úgy a háborút megelőző negyedszázad lényeges, új tendenciára utalt az olasz gazdaság fejlődésében. Egyrészt sikerült megállítani a relatív hanyatlás folyamatát, és ha a különbség nem is csökkent, de már nem is növekedett többé az élenjárók javára. Másrészt nem csupán mennyiségi értelemben mutatható ki fordulat az olasz gazdaságban, de minőségi vonatkozásban is, amennyiben néhány, a kor legfejlettebb technológiáját alkalmazó ágazatot épített ki és néhány, a 20. század iparfejlődésében kulcsszerepet betöltő szektorban az elsők közé emelkedett, s ezzel a technológiai szakadékot jobban sikerült csökkentenie, mint mennyiségi elmaradását. Olaszország ezzel olyan potenciális felzárkózási lehetőséget teremtett, amely — a felzárkózott skandináv országok után — a leginkább magában hordozta és előre jelezte a periferiális helyzetből való kiemelkedés és az ipari áttörés jövőjét.

Spanyolországban azonban a mezőgazdaság belső és a külföldi tőkebehatolás és exportkereslet külső tényezői elégtelenek voltak a jövedelmek átcsoportosításához, az iparosításhoz, a modern gazdaság kiépítéséhez. Az 1910-es népszámlálás az ország kereső lakosságának változatlanul 71,1%-át (4 220 326 fő) találta a mezőgazdaságban, míg az ipari népesség csak 1 034 885 főt, vagyis a keresők 17,1%-át tette ki. Ami az ország nemzeti jövedelmét illeti, a 19. század elejére vonatkozó számítások, amelyek inkább csak becslés értékűek, a mezőgazdasági és az ipari terhelés egymáshoz való arányát öt az egyhez nagyságrendben jelölik meg. A háború előtti évekre vonatkozó egyes számítások, amelyek 10 745 millió pezetára becsülik az ország nemzeti jövedelmét, 38,4%-os mezőgazdasági és 25,7%-os bányászati és ipari részesedésről tanúskodnak. Ezen számítások azonban erősen túlértékelik a harmadik szektor szerepét. Más számítások 8420 millió pezeta jövedelem mellett 5550 millióra becsülik a mezőgazdaság, és 2870 millióra az ipar és bányászat hozzájárulását.* Még reálisabbnak tűnik azonban a kereken 10 milliárd pezetás nemzeti jövedelem mellett 53%-os mezőgazdasági és 18%-os ipari hozzájárulásról beszélni.** Ez az arány világosan utal az iparosodás megindulására és arra a tényre, hogy Spanyolország nagyjából az agrárország és az agrár-ipari ország fejlettségi szintjének határára érkezett. Mindezt azonban olyan nemzetközi fejlődés keretében tette meg, amely ütemében gyorsabb, az átalakulás mélységét illetően pedig áthatóbb volt, mint a spanyolországi. Az a Spanyolország, amely a 19. század elején még a viszonylag magasabb jövedelmű országok közé tartozott és még 1860-ban is megközelítette az európai átlagot, 1910-ben már az európai átlagjövedelem 70%-át sem érte el, és az egy főre jutó bruttó nemzeti termék a fejlett nyugat-európai országok szintjének felét sem tette ki. Még rosszabb volt az arány az egy főre jutó ipari termelés tekintetében, amely Anglia szintjének 25, a többi nyugat-európai ország színvonalának 35-40%-a körül állt.* Spanyolország bruttó nemzeti terméke — Bairoch számításai szerint — 1860 és 1910 között mindössze 36%-kal, az egy főre jutó nemzeti jövedelem pedig csupán 6%-kal növekedett, ami egyedülállóan alacsony volt Európában. Spanyolország bekapcsolódása tehát a modern gazdasági folyamatba ellentmondásos módon ment végbe. Nem egyszerűen a régi szerkezeti keretek között lejátszódó mennyiségi fejlődés, az elmaradottságból kimozdulni képtelen országokra jellemző szerkezeti változatlanság esete áll előttünk. Mind a gazdasági fejlődés forrásaiban és ösztönzőiben, mind annak hatásában és a fejlődés vezető szektoraiban kétségtelen változások mentek végbe. A külső hatásokra nekilendülő gazdasági fejlődésben megjelentek a belső, ún. önfenntartó növekedés elemei és következményei. A régi gazdasági szerkezet átalakulása megindult, de radikális átalakulása nem játszódott le. A megrekedés és nekilendülés egymással birkózó erői határozták meg a spanyol gazdaságot. Nehéz lenne pontosan megállapítani, hogy ezen erők közül melyik milyen mértékben járult hozzá a spanyol fejlődéshez, illetve annak megakasztásához.

---

* Vicens Vives, Conjuntura... 1969. 116.

** Voltes, 1974. 634. skk.

A Spanyolország fejlődését meghatározó belső tényezők, beleértve a klimatikus- és a talajviszonyokat, a társadalom szerkezetét, a gyenge kormányokat, a régi birodalom fokozatos összeomlását, az alacsony kulturális színvonalat, a túlnépesedést és a gyenge társadalmi mobilitást, bármennyire formálták is az ország arculatát, végül is az európai gazdaság szerkezetében érvényesültek, és hatásuk elválaszthatatlan volt azoktól az impulzusoktól, amelyeket a nemzetközi kapitalizmus a tőkekivitellel és a piacok kiterjesztésével adott. A nemzetközi feltételek egyidejűleg nyújtottak lehetőséget a modernizálásra és teremtettek korlátozó kereteket, amelyek közé úgyszólván beterelték a spanyol gazdaságot. A végeredmény a különböző tényezők küzdelmének kimenetelétől függött, s a belső erők kibontakozása, a nemzetközi lehetőségek realizálása, az adaptációs folyamat, a rugalmas illeszkedés függvénye volt.

A későn induló országoknak a világgazdaságba való beilleszkedése természetszerűen ellentmondásos folyamat, amely a kudarc és a siker lehetőségét egyiránt magába foglalja. J. Nadal, Spanyolország esetében, többször idézett könyvének már címében is egyértelműn kudarcról szól. Szélesebb európai tablóba illesztve, ezt az ítéletet túlzottnak találjuk. Spanyolország azon országok közé tartozott, amelyek megindultak az átalakulás útján, de még igen távol álltak annak végigjárásától. Az első világháború megtörte, lezárta a 19. századi átalakulás korát. Spanyolország fejlődése jó ideig valóban nem volt sikeres, de eredményeit mégsem tekinthetjük teljes kudarcnak.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 154, 286.

Annál inkább elmondható azonban ez Portugáliára. Az export növekedése és a termelés, azon belül az ipari termelés fejlődése sem volt elegendő a régi szerkezetekből való kitörésre. A bekövetkezett mennyiségi növekedés pedig nem tudta megakadályozni a lemaradás fokozódását.

*Portugália bruttó nemzeti termékének növekedése**

Év	1960. évi millió dollárban	Egy főre számítva
1830	860	250
1860	1100	275
1890	1360	270
1900	1550	287
1913	1800	292

A több mint megkétszereződő GNP Európában messze a legalacsonyabb növekedési eredményeket tükrözi, különösen egy főre számítva. 1830 és 1913 között még 20%-ot, 1860 után pedig még 10%-ot sem ért el a portugál növekedés. Az 1830 és 1913 között évi átlagban 0,19%-os növekedés az európai átlag mindössze egyötöde körül mozgott, de 1860 és 1913 között a 0,11%-os portugál növekedés alig haladta meg az európai átlag egytizedét. Portugália egy főre jutó nemzeti jövedelme, amely 1830-ban meghaladta az európai átlagot, a világháború előtt az orosz és balkáni szint alá, a fejlett nyugat-európai országok szintjének alig több mint egyharmadára zuhant. A korábban vezető gyarmati nagyhatalom az egyik legszegényebb európai országgá vált, nem jutott túl az iparosítás kezdeti fokán, és a növekedést kiváltó hatások megfeneklettek vagy zsákutcába jutottak.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 154.; Castro, 1971. számítását, amely 1900 és 1914 között 80%-os nö-vekedésről ad számot, aligha fogadhatjuk el.

Mind a spanyol, mind a portugál fejlődést leginkább Furtado modelljével* jellemezhetjük. „A kívülről indukált fejlődés esetében... az első hatás az iparcikkek iránt jelentkező kereslet. Eleinte ezt import útján elégítik ki, de a dinamikus tényező belül, a keresleti oldalon lép működésbe attól a pillanattól kezdve, amikor a keresletet külső forrásokból nem tudják kielégíteni. Egyrészt a pénzjövedelmek stabilitása, másrészt az importképesség bizonytalansága, egymást erősítő hatásokkal vonzó feltételeket teremtenek a belső piaccal összefüggésben álló beruházások számára. A korábban importból fedezett iparcikkek iránti keresletre alapozott ipari bázis a fogyasztási cikkeket előállító könnyűipari ágakkal, a textil- és élelmezési iparral állt összefüggésben. Végül is három szektor egymásmellettisége alakult ki a gazdaságban. Az első szektort a maradvány gazdaság képezte, a kiegészítő tevékenységek elsőbbségével és minimális pénzforgalommal. A második szektor közvetlenül külkereskedelemre termel, a harmadik szektor pedig a belső piacra általános fogyasztási cikkeket termelő iparokból állt. Mindez együtt olyan gazdasági szerkezetet hozott létre, amely jóval összetettebb volt, semmint hogy egyszerűen a prekapitalista maradványok együttélésének tekinthetnénk a külföldi tőkével létrehozott vállalatokkal."

Mindkét ibériai országot végül is e három szektor sajátos kombinációja jellemezte. A különbségek e három szektor kombinációjából eredtek. Nem kétséges, hogy mindkét országban jelentős volt a rossz hatékonyságú, önellátó mezőgazdasági szektor. Mindkét országban kialakult a mezőgazdaság exportra termelő szektora, amely a bor értékesítési válságával többé-kevésbé zsákutcába jutott. Ezt Spanyolországban a déligyümölcs termelése és exportja némileg kompenzálta, Portugáliában viszont erről sem beszélhetünk. Spanyolországban a bányászat gyors fejlődése erős exportszektor kiépítését mozdította elő. Portugáliában ez jórészt hiányzott. Végül mindkét országban megindult az elsődleges fogyasztási iparcikkek gyártása, a belső piac ellátására, mindenekelőtt a textilipar fejlődése révén. Spanyolország kedvezőbb helyzete itt is egyértelmű volt. Ez nemcsak a katalán textilipar magasabb színvonalában jutott kifejezésre, de a baszk nehézipar megszületésében is, amely már a termelési javak hazai termelés révén történő kielégítését is megindította.

Spanyolországban tehát az elmaradott országok fejlődési folyamatainak magasabb lépcsőfokát láthatjuk, amelyen a termelési struktúra nagyobb diverzifikációja ment már végbe. A részben kívülről, részben belülről érkező ösztönző hatások tehát már erősebben érvényesültek. Növekedett a beruházási ráta, és ez a hazai beruházási javak termelését is előmozdította. A felhalmozás pedig, amely kezdetben mindenekelőtt a külkereskedelem függvénye volt, kezdett elszakadni az exportszektortól. A termelés növelésének kizárólag extenzív útja helyett megjelent az intenzívebb fejlődés is, amely a városiasodás előrehaladásával és az ipar növekvő szerepével járt együtt.

---

* Furtado, 1971. 136.

Portugáliában viszont az exportszektor gyengesége, a kedvezőtlen külkereskedelmi (piaci és ár-) viszonyok, végül is az adott nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerében nem teremtették meg a három szektor arányváltozásának és egymáshoz való kapcsolatának kellően dinamikus rendszerét. Az ország tehát kevésbé tudott kiszabadulni preindusztriális állapotából. Szerepe, a gazdasági, politikai és kulturális különbségek ellenére is, ahhoz állt közel, amelyet a tőkés világgazdaság Európán kívüli perifériái játszottak a 19—20. században.

A mediterrán térség országai között jelentős különbségek figyelhetők meg. Ennek ellenére fejlődési útjaik sok, alapvető hasonlóságot mutatnak a „hosszú 19. század" folyamán. Hasonló volt a modern átalakulás feltételeinek kései-akadályoztatott megteremtése, a modern nekilendülés hosszú ideig fennálló hiánya, s a 19. század utolsó negyedéig egyöntetűen jellemző stagnálás vagy a növekedés különleges lassúsága, a nekilendülés külső tényezőinek fontossága és a perifériás exportorientált fejlesztés marginális érvényesülése. Mindhárom országban megmutatkozott a történeti előzményekre visszanyúló, de a 19. században tovább éleződő fejlődéskülönbség az északi és a déli területek között, amely a modernizálás-iparosítás kiugróbb eredményeit elért északi régiók teljesítését visszahúzta, s az országok átlagos növekedési ütemét lassította. Végül is mindhárom ország növekedése elmaradt az európai átlag mögött; az egy főre jutó növekedés annak csupán felét-egyötödét tette ki, a legfejlettebb nyugat-európai országok növekedési ütemének pedig még egyharmadát sem érte el, vagyis összességében a régió országainak fejlettségi színvonala az első világháború előtt nagyobb lemaradást mutatott az európai átlagszinttől, s különösen a legiparosodottabb nyugat-európai országok színvonalától, mint a 19. század elején.

*Az egy főre jutó bruttó nemzeti termék fejlődése 1960. évi dollárban**

Ország	1830	1860	1890	1900	1910
Olaszország	265	301	311	335	366
Spanyolország	263	346	321	351	367
Portugália	250	275	270	287	290
Európa	240	310	388	455	534
Erősen iparosodott Nyugat-Európa	211	414	599	696	800

* Bairoch, Commerce... 1976. 154—155.

*A GNP növekedési üteme évi átlagban**

Ország	GNP összesen		Egy főre jutó GNP	
	1830—1910	1860—1910	1830—1910	1860—1910
Olaszország	1,03	1,05	0,40	0,39
Spanyolország	0,89	0,61	0,43	0,13
Portugália	0,86	0,89	0,19	0,11
Európa	1,74	1,88	0,92	0,96
Erősen iparosodott Nyugat-Európa	0,198	2,01	1,26	1,22

Ha a szakadék a fejlett Nyugat-Európai és a mediterrán Európa között rendkívüli mértékben ki is szélesedett, Olaszország, sőt részlegesen-töredékesen Spanyolország is rálépett a követés útjára. Olaszország sikeresen tört ki hagyományos gazdaságszerkezeti keretéből, s csupán Portugália vallott teljesen kudarcot a modern átalakulás feltételeinek és faktorainak kibontakoztatása terén.

---

* Bairock, Commerce... 1976. 156.

9. Az Orosz Birodalom félsikeres modernizálása: a mezőgazdasági kényszerexporttól az iparosítási áttörésig

Az elmaradott alvó kolosszus

A 18. században belsőleg megszilárdult, hatalmas területi kiterjedésű ország, nem utolsósorban gyorsan növekvő lakossága következtében a 19. század elejére Európa egyik legerősebb nagyhatalmává emelkedett. Nemzetközi tekintélye különösen megnőtt, amikor Napóleon hódító tervei Moszkvánál megfeneklettek. A Napóleon ellen évek óta küzdő európai koalíció végül is az orosz hadsereg közreműködésével döntötte meg az ambiciózus francia császár uralmát. A gyorsan változó Európában azonban, Oroszországban mintha megállt volna az idő. Éppen ezért mindazok, akik a Szent Szövetségben az idő megállításán fáradoztak, bizton számíthattak a kolosszus támogatására és fegyveres erejére. Amikor erre szükség volt, mint az 1848—1849. évi magyar forradalom és szabadságharc esetében is, az osztrák császár nem késlekedett, hogy Oroszországot segítségül hívja. Oroszországot sem a felvilágosodás, sem az angol liberalizmus szelleme nem járta át. Politikai berendezkedése a hagyományos önkényuralom legkeményebb válfaja volt, és nem véletlen, hogy a francia forradalom eszméit legkíméletlenebbül az orosz cárizmus üldözte. De a század másik nagy mélyreható folyamata, az Angliából kiinduló ipari forradalom is jórészt kívül rekedt az Orosz Birodalom határain. Az angol fonóorsó és szövőszék már megjelent ugyan egyik-másik orosz üzemben, s felbukkant a gőzgép is, mindez azonban csak csepp volt a jobbágyságon alapuló orosz gazdasági rendszer félelmetesen mozdulatlan, végtelen tengerében. Oroszország gazdasága még a középkorban aludt. A falu, a lakosság túlnyomó paraszti többsége csak ritkán került érintkezésbe a várossal. A város pedig — amennyiben egyáltalán létezett — még inkább a hagyományos közigazgatási központot jelentette, mintsem modern gazdasági szervezetet, amely iparával és kereskedelmével úgy különül el a falutól, hogy egyidejűleg mind szervesebb kapcsolatot épít ki vele, mindinkább irányítja, szervezi, sőt maga alá rendeli és ezzel átszervezi annak tradicionális termelési rendszerét.

A középkori sorban élő, elmaradott jobbágyok tízmilliói, a városi és falusi háziiparosok, kisiparosok (kusztáriparosok) százezrei a régi eszközökkel és módszerekkel gazdálkodtak, dolgoztak. Miközben Európa nagy részén átalakult a mezőgazdaság, robbanásszerűen fejlődött az ipar, megváltozott az országok képe, városok nőttek ki, milliós tömegek lendültek mozgásba, s új társadalmi osztályok formálódtak, Oroszországban jórészt minden maradt a régiben. A kor diadalmas új közgazdasági-filozófiai eszméi hirdethették a gazdaság mindenhatóságát, propagálhatták a fejlődés-változás gondolatát, érvelhettek a szabadverseny és az egyéni szabadság üdvözítő hatása mellett, Oroszország példáján úgy tűnt, hogy a modernizáció erejét ellensúlyozni lehet a hagyományos tényezőkkel, s az elmaradott kolosszusnak nagyobb súlya van, mint azoknak az országoknak, melyekben minden eltűnt ugyan már, ami a középkorra emlékeztetett, de lélekszámuk csekélysége folytán jóval kevesebb katonát tudtak fegyverbe szólítani. Annál is inkább, mivel az orosz kolosszus, ha valamilyen téren nem volt elmaradva, az éppen a fegyverkezés volt. Az 1850-es évek elejéig Oroszország még ellenállt az új gazdasági erők teremtette kihívásnak, s úgy tűnt, nem hódol be az ipari forradalomnak, elnyomással és erőszakkal képes úrrá lenni belső társadalmi problémáin, és szuronyok millióival képes fenntartani nagyhatalmi helyzetét. Nem arról van szó, mintha nem lettek volna sokan, akik belülről ostromolták ezt az elmaradottságot. A nagyszámú, kiválóan felkészült orosz intelligencia küldetéstudattal rendelkező legjobb képviselői újból és újból követelték az angol liberalizmus és a francia felvilágosodás eszméinek orosz adaptációját. A Nyugat példájában sokan követendő utat láttak, és annak átvételétől az üdvözítő gyógyulást remélték. Mások számára azonban a liberalizmus és a szabadság gondolatrendszere csak részben volt összeegyeztethető az általuk legfőbb értéknek és egyedül lehetséges kiindulásnak tekintett orosz hagyományokkal, és a liberalizmus eszmerendszerét el akarták szakítani annak legfőbb nyugati társadalmi hordozójától, a polgárságtól, a kereskedők és iparosok osztályától.

Az orosz rendszer sajátosságára való hivatkozás — amit sok vonatkozásban oly találóan gúnyolt ki Plehanov, amikor felhívta a figyelmet, hogy az egységesnek látott „Nyugat” is sokféle, a gazdasági átalakulás különböző útjaival* — sem tagadhatta azonban az orosz elmaradottság tényét. Az orosz intellektuelek természetesen sokkal fogékonyabbak voltak az elmaradottságot okozó, vagy abból származó társadalmi és politikai kérdések, mint a gazdasági elméletek iránt. Legjobbjaik mégsem siklottak át szótlanul a gazdasági kérdések felett, ha nem is ez állt gondolatrendszerük előterében. Nyikoláj Ivanovics Turgenyev — a regényíró fivére —, Herzen, Csernisevszkij, Piszarjev programjaikban már kísérletet tettek az orosz gazdaság válságának elemzésére és a kibontakozás útjának felvázolására is, bár szakszerűséget e téren legfeljebb Piszarjev munkásságában lelhetünk fel.** Bármilyen oldalról közelítettek is az elmaradottság kérdéséhez, végül mindig ugyanabba, a változatlan orosz falu, a jobbágyrendszer, a tudatlanság fennmaradásába botlottak. A jobbágyság felszabadítása minden társadalmi, gazdasági elemzés kulcskérdése lett. Az elmaradottságot a szabadság eszméje jegyében ostorozva, a humanizmus, az emberiesség, a filantrópia jegyében bírálva, a gazdasági gyengeségek megszüntetését és a szabad munka rendszerének megteremtését követelve, végül is minden progresszív nézet találkozott egy pontban: a jobbágyság megszüntetését követelte.

---

* Plehanov, G. V.: Szocializm i polityicseszkaja borba. Nasi raznoglaszija. Moszkva; 1948. 26—27.

** Piszarev, D. I.: Szocsinyenyija. 4. köt. Moszkva, 1955—1956.

Sajátos módon azonban nemcsak a változást követelő intellektuelek ütköztek a jobbágyság intézményébe. Szembe kellett néznie ezzel a kérdéssel a megőrzésre, a konzerválásra törekvő hatalomnak is. Néhány évvel az 1848-as forradalmak után, amikor Oroszország látszólag még biztosan állt a lábán, mint a liberalizmus- és forradalomellenes erők bástyája, gazdasági elmaradottságát, úgy tűnt, ellensúlyozni tudja méreteivel, az orosz hadsereg szembe került Európa két legfejlettebb hatalmával, Angliával és Franciaországgal, és alulmaradt. Bár a krími háború lokális jellegű konfrontáció volt, de végül is az orosz hadsereg hazai földön szenvedett vereséget az expedíciós angol—francia haderőktől. Költők, történeti mesemondók megénekelhették ugyan az orosz katona hősiességét, bátorságát, emberfeletti áldozatkészségét az ostromlott Szevasztopol védelmében, államférfiak és politikusok azonban nem hagyhatták figyelmen kívül, hogy a számbeli fölény nem volt többé elegendő a győzelemhez. A régi fegyverek már nem tudtak úrrá lenni a modernek felett. Az elmaradott gazdaság nem tudta biztosítani mindazt, amit a modernebb háború igényelt. Bebizonyosodott, hogy a gazdaság meg is követeli, sőt érvényesíteni is tudja jogait. Oroszország katonai vereséget szenvedett, és a vereség mögött — nem kétséges — a gyengébb katonai felszerelés, a rosszabb szervezés, az elmaradott közlekedés és szállítás, a relatíve lényegesen kisebb erőforrások álltak. A haladás, a szabadság, az emberi egyenlőség és méltóság csupán üres, sőt veszélyes jelszavak voltak a cári hatalom szemében. A krími vereség után azonban számára is bebizonyosodott — éppen azért, mert a hatalomban hitt és az orosz nagyhatalmi érdekeket képviselte —, hogy a hatalom, a nagyhatalmi politika egyre kevésbé képzelhető el fejlett, modern gazdaság nélkül. Fejlettebb gazdaság pedig aligha teremthető meg a liberalizmusnak, a szabadságnak tett engedmények, a jobbágyság felszabadítása nélkül. Végül is a Szevasztopolt ostromló 50 000 angol és francia, s a hozzájuk csatlakozó 15 000 piemonti katona az erőforrásait mozgósítani képtelen, nehézkes, elmaradott Oroszországra mért vereséget. A lecke még azok számára is világos volt, akik szerettek elfeledkezni a 19. század történetének tanulságairól. Ha áttekintették azokat a számokat és statisztikákat, amelyek e korban már bőven ömlöttek a nyugati, és csörgedezni kezdtek az orosz forrásokból is, akkor nem volt nehéz felismerni, hogy Oroszország nem tudta végigjárni a Nagy Péter és Katalin felzárkózási kísérletei által kijelölt utat, s reménytelenül elmaradt a kettős forradalomtól szárnyra kapott Nyugat mögött.

Ha a népesség gyarapodását tekintjük, akkor Oroszország adatai impozánsak a 19. század európai demográfiai forradalmában. Ez meglepő lehet azok számára, akik a népesség növekedését a gazdasági fejlődés következményének tekintik. Napjainkban azonban az ún. harmadik világ gazdag tapasztalatai birtokában nyilvánvaló, hogy a modern civilizáció bizonyos eredményei könnyen átvehetők, és a népesség növekedése olykor jóval hamarabb éri el a modern fejlődésre jellemző gyorsaságot, mintsem maga a modern fejlődés beköszöntene. Oroszország esetében néhány speciális tényező is hozzájárult a lakosság gyors gyarapodásához. Egyrészt Oroszország ugyan nem kevés háborút viselt a 19. században, de ezek már többnyire nem saját területeit pusztították, így a lakosságot sem tizedelték. Másrészt a túlnyomóan paraszti többségű lakosság megőrizte a korai házasság szokását és a hagyományosan magas termékenységet, miközben a halálozásokat az átvett civilizációs és egészségügyi vívmányok már csökkentették. A 18. század végétől 1861-ig Oroszország férfilakosságának növekedését 52%-ra becsülik.*

Más adatok 1820-ban 48,6 millióra teszik az ország népességét, amely 1850-re 68,5 millióra, majd 1859-re 74,1 millióra emelkedett. A hatvanas évekre vonatkozó adatok szerint a népesség tiszta növekedésének évi rátája a magas 1,4%-os értéket mutatja. A halálozási ráta ekkor még meglehetősen magas (3,8‰) maradt, főként a nagyarányú csecsemőhalálozás következtében, viszont a szokatlanul magas, évi 52‰-es születési ráta ezt messzemenően ellensúlyozta.**

A jobbágyrendszer válsága és az 1861. évi reform

Minden gazdasági mutató éles kontrasztban állt a népességi növekedés figyelemre méltó adataival. A rendszer minden látszat ellenére mégsem volt mozdulatlan, és a jobbágyok aránya a 19. század első felében már lényegesen csökkent. Az 1798-ban 20 millió főre becsült jobbágyság a falusi lakosság 55%-át tette ki, az 1859-es 22,7 milliós jobbágyi lélekszám viszont már csupán a falusi lakosság 30%-át reprezentálta. Más adatok 1795-ben 62, 1857-ben pedig 48%-ra becsülik a jobbágyok arányát a paraszti lakosságban.***

---

* Kovalcsenko, I. D.: Russzkoje kreposztnoje kresztyjansztvo v pervoj polovinye XIX. v. Moszkva, 1967. 57.; Alapvető munka a kérdésre: Rasin, A. G.: Naszelenyije Rosszii za szto let (1811—1913 gg.) Moszkva, 1956. 351.

** Gregory, P.: Economic Growth and Structural Change in Tsarist Russia: A Case of Modern Economic Growth? Soviet Studies. A Quarterly Journal on the USSR and Eastern Europe, XXIII. köt. January 1972. No 3. 419—421. (Lásd: Russian Population 1860—1917. Russian Empire excluding Finland. Table I. — Birth Rates, Death Rates and Rates of Natural Increase 1861—1913. Table II.)

*** Ljascsenko, P. I.: Dokapitalisztyiszecskije formacii. Moszkva, 1947. I. köt. 484—485.; Isztorija narodnovo hozjajsztva SZSZSZR. 1952. II. köt. Kovalcsenko, 1967. 58.

A jobbágyság fennmaradása az orosz fejlődés lehetőségeit minden oldalról behatárolta. Súlyos társadalmi betegségek forrásává vált, de a gazdasági és társadalmi összefüggések elválaszthatatlanok voltak. A betegség mindenekelőtt a falut gyengítette le. Egyrészt a súlyos társadalmi feszültségek és szociális konfliktusok állandó forrása volt, másrészt különlegesen alacsony szinten stabilizálta a termelés produktivitását. Ugyanakkor szoros béklyókkal kötötte meg a város fejlődését is, hiszen a termelés alacsony hozama és a parasztság szegénysége egyrészt a városi-ipari fejlődés mezőgazdasági bázisát szűkítette össze, másrészt a munkaerőforrást is lényegesen korlátozta. Ebben a helyzetben sajátos áthidaló megoldásként bontakozott ki a jobbágyi munkaerőre alapozott ipar, méghozzá nagyipari manufaktúra. Az új ipari termelőerők és a régi jobbágyi termelési viszonyok ezen sajátos találkozása egyidejűleg utalhatott arra, hogy mint minden társadalomban, az orosz feudalizmus is képes bizonyos adaptálódásra és az új termelési rendszert követve kísérletet tehet modern technológiák vagy szervezetek magába olvasztására. Ez a sajátos szimbiózis azonban csak átmenetileg maradhatott fenn, s a modern technológia alkalmazása rendkívül vontatottan haladhatott előre.

A 19. századi Oroszországot még nem feszítette átfogó forradalmi elégedetlenség. A felvilágosodott nemesi értelmiség forradalmi összeesküvése nem rázta meg a rendszert. A nagy területet felölelő Pugacsov-parasztfelkelést (1771—1773) már leverték. A század négy évtizedén azonban úgyszólván végighúzódtak a helyi, körzeti parasztfelkelések. 1826—1834 között 148, 1835—1844 között 215, 1845—1854 között 348 és végül 1855 és 1861 között 474 ilyen helyi felkelést jegyeztek fel, melyek a robotmegtagadástól a földfoglalásig és gyújtogatásig, vagy a földesurak megöléséig terjedtek.

A parasztfelkelésektől való félelem — nem alaptalanul — végighúzódott tehát a korszakon. A krími háború idején a parasztok abban a hiszemben éltek, hogy a háborúban való részvételük jutalma a felszabadítás lesz. Az uralkodó elit képviselői is felismerték, hogy ha erre nem kerül sor, akkor Oroszország felőrlődik a belső szociális konfliktusban és képtelen lesz ellenállni a külső nyomásnak, elveszti nagyhatalmi pozícióját.

A jobbágyviszonyok fennmaradásának szociális következményei elválaszthatatlanok voltak azok gazdasági hatásaitól. A terméshozamok — Európában úgyszólván egyedülálló módon — alig növekedtek a 19. század első felében. A vetőmag hozama 1801—1810 között 3,1-szeres, 1820—1840 között 3,4-szeres, majd 1840 és 1860 között 3,2-szeres volt. Ha figyelembe vesszük, hogy ezen idő alatt a lakosság lélekszáma több mint 50%-kal nőtt, akkor az egy főre jutó termelés még akkor is csökkent, ha a termőterületet — különösen a Volga és az Urál vidékén — sikerült kiterjeszteni.*

---

* Kovalcsenko, 1967. 76—77.

Az ország területén szinte mindenütt a háromnyomásos gazdálkodás uralkodott. Jelentős mennyiségű volt az ugar, elmaradottak voltak a művelési eszközök és szinte semmi sem történt a föld minőségének javítására. A robotmunka az orosz földesurak és nemesség megnövekedett kereskedelmi érdeklődésével lényegesen emelkedett, s egyre súlyosabb terhet jelentett. Egyes számítások szerint II. Katalin időszakához képest a robotterhek megnégyszereződtek. Az a Közép- és Kelet-Európában jól ismert, ekkor általában már túlhaladott jelenség volt megfigyelhető, hogy a földesurak fokozódó robotköveteléssel akartak úrrá lenni a szállítási rendszer tökéletlenségén, az utak elhanyagoltságán, a vasutak hiányán. Egyes számítások szerint télen a jobbágy munkaidejének 30%-át is felemésztette a szállítási robot.

„A robotot megtagadni, nyíltan tiltakozni ellene, a paraszt nem tudja... Tetszik, nem tetszik, dolgoznia kell. De mi az eredménye? Egész Oroszországban, minden földesúri birtokon a parasztok egészen sajátos módon tiltakoznak a kényszermunka ellen: rosszul dolgoznak. Többnyire nem is tudják talán megindokolni ennek okát, de az, hogy a robotmunkát rosszul végzik, általános jelenség."*

A nyugati fejlődés kihívása kettős értelemben is éreztette hatását a jobbágyrendszer válságában. Nemcsak felvillantotta a megteremthető gazdagságot, melynek lehetőségeiről az orosz nemesség tudomást szerzett, de megteremtette azt a piacot is, ahol, ha sikerül oda bekapcsolódni, az orosz nemesség számára is megnyílik a gazdagodás lehetősége. A gabona ára a 19. század első felében ugyan gyakran ingadozott, a konjunktúrát nem egyszer kedvezőtlen évek, az áremelkedést áresések követték, mégis kialakult a gabona világpiaca (és világpiaci ára). Ez a körülmény az emberek gondolkodásában is meggyökereztette a változás szükségességének gondolatát, egyben ösztönzést is adva és utat is mutatva a régi jobbágyviszonyok felszámolására. Az extenzív mezőgazdaság és a legigénytelenebb gabonafajták túlsúlya, az archaikus és nem gazdaságos munkaszervezés, a robotmunka uralma, a szállítás elmaradottsága, a primitív, paraszti termelőeszközök a földesúri gazdálkodást képtelenné tették a piacokhoz való alkalmazkodásra.

A 18. századi Oroszország ipara sem versenyezhetett Angliáéval vagy Franciaországéval, de egyes termékei még uralták az európai piacot. Az orosz vasipar például Európa nagy részén versenyképes volt, sőt a világon az elsők közé tartozott. Az angol ipari forradalom első hatása is viszonylag korán jelentkezett Oroszországban. Az első modern fonodát 1798-ban állították fel Alekszandrovóban. Eleinte ez még nem gőzgéppel működött, de hét év múlva már azt is alkalmazták. Az első mechanikus szövőszéket 1808-ban helyezték üzembe, ezt követően pedig a kender és len gépi feldolgozása honosodott meg. 1843-ban

---

* Dobroljubov, N. A.: Textes philosophiques. Moszkva, 1946. 549.

48 fonodában már 350 000 orsó működik, és a jobbágyfelszabadítás előtt az utolsó években az orsók száma megnégyszereződött. A szövés gépesítése — mint mindenütt — lassabban haladt előre, de 1859-ben, egyes becslések szerint már a szövés 20%-át is géppel végezték.

Az önmagukban tekintélyesnek tűnő számok azonban más értelmet kapnak, ha az ország 68 milliós lélekszámára gondolunk. Ebben az esetben a Moszkva környékén kialakuló modern textilipar születésénél bábáskodó, főleg gazdagodó parasztokból formálódó kereskedő osztályt, melynek létszámát 8000 főre becsülték, jelentéktelennek tarthatjuk, mint ahogy csekély a három kereskedő- és iparoscéhbe tömörült közel 200 000 ember is.* Az orosz textilipart a belső piacot ellátó kusztár- (kis-) iparosok százezrei képviselték. A belső piac azonban rendkívül korlátozott volt, hiszen a városi lakosság a népességnek csupán 5%-át tette ki. A falu pedig az Európában már szinte elképzelhetetlen mértékű kizsákmányolás és a mezőgazdaság kicsiny mértékű, piacra vihető feleslege következtében nem biztosított vásárlóerőt. Az erőteljesen önellátó falvak parasztjai nyomorúságos ruhadarabjaik és eszközeik jó részét sem a piacon szerezték be, hanem otthon fonták és szőtték, készítették. Nem véletlen, hogy az egy főre jutó gyapjúfogyasztás Oroszországban a német vagy a francia fogyasztásnak csak egynegyedét, az angolnak alig 10%-át érte el.** Pedig még a textilipar követte leginkább azokat a változásokat, amelyek Európa másik felében már új ipari világ közeledtét jelezték. A nem megfelelő jobbágymunka helyett ebben az iparágban kezdtek legelőször bérmunkát és angol gépeket alkalmazni. A jobbágyrendszer fennmaradása azonban alapvetően gátolta a megfelelő munkaerőpiac kialakulását.

Más iparágakban a gépeknek legfeljebb csak sporadikus megjelenését tapasztalhatjuk. A vasiparban 1826-ban egy kincstári üzem bevezette a modern hengerelést, tíz évvel később egy másik üzemben megjelent a fújtatás, és ezzel közel egy időben a keverési eljárás is.

1820-ban meghonosítják a mezőgazdasági eszközök gyártását és nagyjából ekkor készült el az első orosz gyártmányú gőzhajó is. Ezek az elszigetelt, úttörő vállalkozások főként Pétervár és Moszkva körül jöttek létre. Ezzel szemben az orosz vasipar bölcsője, a 170 vasolvasztót számláló uráli kohászat az újat még régivel próbálta összeegyeztetni. A földesurak birtokán felépített vasolvasztók a földesúri erdőkből kapták a feldolgozáshoz szükséges fát, és a földesúr jobbágyait alkalmazták az ipari munkára. A jobbágy gyári munkás és az elavult technika egyre reménytelenebbé tette az orosz kohászat elmaradottságát. Ezen néhány, Angliából származó technikai újítás átvétele sem változtatott.

---

* Jacunszkij, V. K.: Promislennij perevorot v Rosszii. (K probleme vzaimogyejsztvija proizvogyityelnih szil i proizvodsztvennih otnosenyij.) Voproszi Isztorii, 12. 1952. 59—90.

** Portal, R.: Industriels Moscovites: le secteur cotonnier (1861—1914). Cahiers du monde russe et soviétique, 1963. IV. köt. Fasc. 1—2., 8.

Pedig már voltak kohók, amelyek meleglevegő-befújással működtek, és a finomításnál már keverési eljárást alkalmaztak, a kézi kalapács helyett pedig már gőzhengerrel formálták a vasat.

Mindez azonban csak szórványosan jelent meg, és nem feledtethette, hogy az orosz vastermelés a 18. század végétől 1860-ig csak megkétszereződött, miközben Angliában huszonnégyszeres volt a növekedés.

A jobbágyok ipari munkája a cukoriparban is összekapcsolódott az új ipari eljárások bevezetésével. Itt is földesúri üzemekben, a földesúrnak járó ingyen robottal dolgozták fel a földesúri gazdaságban megtermelt terményeket. Más iparágakban legfeljebb halvány nyoma volt az új ipari technológiáknak.*

Az ipari munkások száma az 1804. évi 95 000-ről (ennek több mint fele jobbágy volt) 1860-ra 565 000 főre emelkedett (ezen belül azonban a jobbágyi munka aránya 15%-ra csökkent). A mintegy hatszorosára növekvő ipari létszám is csepp volt csupán a mezőgazdasági lakosság tengeréhez képest. A jobbágymunka pedig nem biztosíthatott alapot az ipari termelés fellendítéséhez. Azok az iparágak, amelyekben a jobbágyi munka alkalmazása fennmaradt, képtelenné váltak a 19. század közepétől felgyorsuló új technológia alkalmazására. Oroszország és a fejlett nyugati világ közötti szakadék az 1860 előtti évtizedekben jelentékenyen elmélyült. Ha e szakadék további mélyülését meg kívánták állítani, szembe kellett nézni a jobbágyviszonyok felszámolásának elkerülhetetlen követelményével.

A reform szükségességét — a katonai vereség és a nagyhatalmi helyzet veszélyeztetettsége nyomán — a cári-nemesi uralkodó elit egy része felismerte, s a reformpolitika támogatásra talált a gyenge polgárság köreiben is. A felülről kezdeményezett reformot természetesen meghatározták születésének körülményei. Közel négyévi előkészítés után 1861. március 3-án a cár aláírta a jobbágyság intézményét megszüntető dekrétumot. Nem egy nemesi reformert nyilván humánus megfontolások ösztönöztek. A többség feltehetően az elkerülhetetlen szükségesség felismeréséből állt a reform mellé. Másokat az orosz nacionalizmus indított. A reformerek többsége azonban egy pillanatra sem feledkezett meg arról, hogy a reform nem veszélyeztetheti a hatalom szerkezetét, s nem járhat a gazdaság, még kevésbé a föld átengedésével. A földet, akár a földesúr majorsági gazdaságához tartozott, akár a jobbágyparaszt művelte, változatlanul a földesúr „teljes és elidegeníthetetlen" tulajdonának deklarálták. A föld egy részét azonban igen magas megváltás ellenében (olyan vidéken, ahol inkább a munkaerő volt az érték, mint a föld), mégis átadták a parasztoknak. Más vidékeken viszont, ahol a föld volt értékesebb, és művelése a jobbágyfelszabadítás után is megoldható volt, nemcsak a volt majorsági birtok maradt a földesúr tulajdonában, de a korábbi jobbágyi földek is csak erősen megcsonkítva kerültek a volt jobbágyok tulajdonába. A rendelet kimondta ugyan, hogy a paraszti telkeknek elég nagynak kell lenniök ahhoz, hogy a parasztcsalád megélhetését, továbbá az államnak és — átmenetileg — a földesúrnak teljesítendő kötelezettségét biztosíthassa, mégis, a legkülönbözőbb jogcímeken végrehajtott földcsonkítások következtében, a feketeföld-övezetben a reform után a parasztbirtokok nagysága 3-4,5 gyeszjatyinára* csökkent. Az ország más területein inkább 3,5-8 gyeszjatyina, a sztyeppvidékeken pedig 12 gyeszjatyina körül mozgott a parasztbirtokok átlagos nagysága. Az összefoglaló adatok tanúsága szerint azonban a korábbi jobbágyi földek mintegy 20%-a a jobbágyfelszabadítás után a volt földesurak tulajdonába került.

---

* Crisp, O.: Patterns of Russia's Industrialization. In: Léon—Crouzet—Gascon (ed.); 1972.

*A paraszti használatban álló földek eltulajdonítása 1861 után***

Megnevezés	Összes föld	Eltulajdonított föld	Százalék
	ezer gyeszjatyina		
15 kormányzóság a nem feketeföld-vidéken	14 550	1437	9,9
21 kormányzóság a feketeföld-övezetben	14 619	3825	26,2
	29 169	5262	18,1

Hozzá kell tenni, hogy a paraszt tulajdonába vagy a törvény kifejezésével „szabad használatába” került földért a paraszt átmenetileg kötelezettséggel tartozott a volt földesúrnak, melyet vagy a földesúr földjén végzett munkával vagy pénzben válthatott meg. A munkakötelezettség a férfiak esetében az évi 40 napot is elérte, ami nem is volt olyan messze a feudális robotkötelezettség nagyságától. A törvény megengedte, hogy a paraszt végleg megválthassa tartozását, és ez esetben teljes jogú tulajdonossá válhatott. A kötelezettséget azonban olyan magasan állapították meg, hogy az sok esetben meghaladta a föld tényleges értékét. (A megváltás összegének értékében a kormány kamatozó kötvényeket adott a földesuraknak, és a megváltást a paraszt az államnak fizette.) Egyes becslések szerint 1906-ig, amikor is a megváltási folyamat az ún. sztolipini földreformmal befejeződött, a parasztság 2 milliárd rubelt fizetett a birtokába jutott földért. A volt ún. állami parasztok, akiknek létszáma (16 millió fő) a reform előtt megközelítette a földesúri jobbágyok létszámát (20 millió), valamivel jobban jártak. Közülük 5,7 millióan kaptak átlagosan 5,7 gyeszjatyina földet. A jobbágyreform ugyanakkor biztosította a paraszt személyes szabadságát, megszüntette a korábbi gyakorlatot, amely szerint a földesúr leadhatta, áttelepíthette őket. Megszüntette a földesúri bíráskodást, az ipar- vagy kereskedeleműzés tilalmát, és nem kellett többé a földesúrtól engedélyt kérni a házasodáshoz.

---

* 1 gyeszjatyina = 1,09 hektár.
** Ljascsenko, 1947. 596.

Aligha lehet kétségbe vonni, hogy a jobbágyreform, amely az orosz állam és társadalom modernizálását célzó leglényegesebb cári reformrendelet volt, jelentős változást hozott a parasztság életében és az ország egész gazdaságában. A falusi közigazgatás 1864. évi reformja, amelyet bírósági reform egészített ki, a városi önkormányzat bizonyos elemeinek megteremtése (1870) és végül a katonai reform (1874) része volt ennek a modernizálási folyamatnak, amelynek végső célját szimbolikus érvénnyel fejezi ki az, hogy az általános hadkötelezettség bevezetésével tetőzött.* Lenin, és őt követően a kérdés marxista irodalma, a reform utáni orosz agrárfejlődést az ún. porosz típusú kapitalista agrárfejlődés kategóriájába sorolta, amelynek keretében a feudális földesúri gazdaság lassan tőkés junkergazdaságba nő át.**

Ezt az átalakulást Lenin a parasztság számára többszörösen hátrányosnak ítélte, részben azért, mert a földek nagy része, Oroszország esetében 93 millió gyeszjatyina, a földesurak birtokában maradt. Másrészt, mert együtt járt számos más feudális maradvány fennmaradásával. A feudális eredetű földbirtokmegoszlás és a többi feudális maradvány pedig gátolta, fékezte a további kapitalista fejlődést. Oroszország gazdasági elmaradottságának leglényegesebb okát ez az értelmezés a jobbágyreform elégtelenségében, a földesurak gazdasági, politikai hatalmának fennmaradásában, a tőkés gazdasági és politikai struktúra és intézményrendszer elégtelen kiépítésében kereste.

Az elmúlt évtizedekben A. Gerschenkron sajátos módon fordította vissza a kérdésfeltevést. A hatvanas években írott munkájában természetesen ő is az orosz gazdaság elmaradottságából, s viszonylag lassú fejlődéséből indult ki. Ennek magyarázatát azonban nem a jobbágyfelszabadítás elégtelenségében, hanem a jobbágyfelszabadítás tényében kereste. A liberális harvardi gazdaságtörténész nem a jobbágyok személyes függésének megszüntetését és a feudális intézményrendszer felszámolását hibáztatta. Nézete szerint azonban az a felemás megoldás, amely adott is birtokot a parasztnak, meg nem is, ahhoz nem volt elégséges, hogy egészséges belső piacot teremtsen az ipar számára. A föld egy részének átengedésével, a hozzá fűződő megváltási kötelezettséggel és egyéb megkötésekkel — például a falusi közösség (obscsina) fenntartásával — ugyanakkor leszűkítette a kibontakozó ipar munkaerőpiacát, megdrágította a munkaerőt, és ezzel lassította az iparosítás folyamatát.*

---

* Willets, H. T.: Die russische Agrarfrage nach der Bauernreform. In: Wirtschaft und Gesellschaft im vorrevolutionären Russland, Köln, 1975.

** Lenin, V. I.: A szociáldemokrácia agrárprogramja az első orosz forradalomban. In: Lenin Összes Művei. 16. köt. Budapest, 1968. 199.

Gerschenkron érvelése azonban a tények tükrében nagyon is vitatható. Hadd utaljunk csupán arra, hogy 1861 után már 4 millióra volt tehető azoknak a parasztoknak a száma, akiket a reform vagy teljesen föld nélkül, vagy olyan kis parcellával szabadított fel, hogy potenciálisan csakis a városi-ipari munka biztosíthatott számukra megélhetést. A föld nélküli agrárproletár természetesen még nem automatikusan ipari bérmunkás. Az átállást hosszan tartó társadalmi, pszichológiai folyamat előzi meg, és ezt a cári rendszer mozgáskorlátozó rendeletei, valamint a faluközösség továbbélése feltehetően akadályozta. De ha nagyjából elfogadhatók azok a számítások, melyek szerint a 20. század elején az orosz paraszti lakosság 15-20%-a földnélküli volt, és a falusi tartaléksereg háromszorosan is meghaladta az ipar valóságos munkaerő-szükségletét, akkor aligha kereshetjük a reformban a gyorsabb tőkés fejlődést leginkább akadályozó tényezőt. Nem az volt tehát a reform fő gyengesége, hogy a faluhoz kötötte a munkaerőt, hanem sokkal inkább az a tény, hogy nem teremtett egészséges, az ipari fejlődést megalapozó belső piacot, és a földesurak hatalmának megszilárdításával, egész politikai és intézményes társadalmi rendszerével a gazdasági fejlődés érdekeit alávetette, illetve hozzáigazította a földesúri érdekekhez. A jobbágyreformmal teremtett földesúri kapitalista rendszer ugyanakkor hozzájárult az ország kulturális-civilizációs elmaradottságának fenntartásához, amely a munkaerő rendkívül alacsony képzettségében, rossz minőségében és az ipari s mezőgazdasági munka közötti állandó ingadozásában is kifejeződött.**

Nem az volt tehát a hiba, hogy a reform túl sok földet adott a parasztoknak, hanem hogy túl keveset. A gazdasági fejlődés és az iparosodás nem épülhetett tehát a paraszti jólétre, hanem beleütközött a paraszti nyomor akadályaiba. A mezőgazdaság alacsony szintű árutermelése gátlóan hatott a gazdaság egész fejlődésére. Az orosz nagybirtok nemcsak azt a szerepet nem töltötte be az ország gazdaságfejlődésében, amelyet az angol betöltött, de azt sem, amelyet a porosz játszott. Tőkés átalakulása lassú, részleges volt, és ebben az értelemben 1905-ig az orosz mezőgazdaságot inkább úgy tekinthetjük, mint amely a porosz típusú fejlődés felé mutató átmenet állapotában volt, mintsem a porosz utas fejlődés kibontakozásáról beszélhetnénk. A feudális maradványok még gazdasági értelemben is túl erősek voltak, a földesúri gazdaság is túlságosan az elavult paraszti technikán alapult, a paraszti burzsoázia keletkező vagyonát pedig inkább a földszerzés, mintsem a gazdaság fejlesztése kötötte le. A paraszti megváltás 2 milliárd rubeljét hibás lenne a gazdasági fejlődés finanszírozása szempontjából csak hátrányosnak tekinteni. A földesúri rezsim továbbélése folytán azonban ez sem vált a modernizálást szolgáló belső felhalmozás nagy forrásává.

---

* Gerschenkron, A.: Agrarian Policies and Industrialization: Russia. 1861—1917. In: Postan—Coleman—Mathias (ed.): Cambridge Economic History of Europe. VI/2. Cambridge, 1965. 745—756.

** Az agrárprobléma modern marxista elemzésére: Bariel, Y.: Le développement économique de la Russie Tsariste. Paris, 1968.; Anfimov, A. M.: Krupnoje pomescsicsje hozjajsztvo Jevropejszkoj Rosszii (konyec XIX—nacsalo XX veka). Moszkva, 1969.

A mezőgazdaság fejlődése és szerepe

A jobbágyreformot ugyan az orosz belső fejlődés eredményének kell tekintenünk, de eredetét illetően nem feledkezhetünk meg arról, hogy a nyugat-európai kihívás nélkül bevezetésére még aligha került volna sor. Ha a külső kihívást eddig elsősorban az orosz nagyhatalmi helyzet fenntartásának nemesi érdekeivel hoztuk összefüggésbe, most hozzá kell tennünk, hogy — mint Európa más periferiális régióiban is láttuk — emellett az ipari forradalom által formált nyugat-európai gazdaság átalakulása közvetlen gazdasági értelemben is kihívást jelentett az orosz gazdaság és társadalom számára. Oroszország hatalmas kiterjedése, természeti gazdagsága, felmérhetetlen nyersanyagkincse, mezőgazdasági termőterülete természetszerűen keltette az igényt, hogy a modern gazdasági munkamegosztás kitáguló körébe Oroszország is bekapcsolódjék. Az európai munkamegosztás 19. századi rendszerébe való bekapcsolódás leginkább abban a formában történhetett, hogy Oroszország részt vállalt Nyugat-Európa növekvő nyersanyag- és élelmiszerigényének kielégítéséből, s egyben felvevőpiacát is megnyitja a Nyugat növekvő ipari árufeleslege előtt.

A jobbágyreform a maga súlyos korlátozottságai ellenére is megteremtette azt a legszükségesebb gazdasági és társadalmi alapot, amely a bekapcsolódás előfeltételének tekinthető. Oroszország a reform után is elmaradott ország volt, de a fejlődés feltételeinek teljes hiányáról, mozdulatlanságba merevedésről ezt követően már nem lehet beszélni. A fejlődést lényegesen akadályozó elemek ugyan fennmaradtak és hol itt, hol ott, olykor áttörhetetlenül, máskor kevésbé és elmozdíthatóan jelentkeztek, Oroszország azonban kimozdult és megindult a tőkés átalakulás útján. Előrehaladása lassú volt, nemcsak azért, mert a reform keresztülvitele, nem utolsósorban a nemesség ellenállása (a nemesi rendet csak 1918-ban törölték el) és a földesúri paraszti ellentét következtében időt igényelt, de azért is, mivel azok a mezőgazdasági feleslegek, amelyek a belső felhalmozás és a jelentősebb export szempontjából szükségesek voltak, csak nehezen voltak előteremthetők. A szegénység circulus vitiosusa még hosszú ideig érvényesült. Alacsony volt a mezőgazdasági termelés, mivel a paraszt még nem volt igazán érdekelt a termelésben, nem volt megfelelő a közlekedési hálózat, amely piacot teremthetett volna, piac hiányában viszont lassú volt a belső felhalmozás, amelyből finanszírozni lehetett volna a közlekedési hálózat kiépítésének költségét.

Nem volt ipar, de nem is volt még igazán piac termékei számára, és a mezőgazdaság is csak lassan tudta az ipari fejlődéshez szükséges munkaerőfelesleget és áruellátást biztosítani. Mégis, a jobbágyfelszabadítást követő két évtizedet már a nekilendülés, a változás időszakának tekinthetjük, és az 1880-as évek végére lassan megérlelődtek a felgyorsulás belső feltételei. Az európai kapitalizmus általános fejlődési folyamatába illeszkedve, éppen erre az időre esett az orosz gazdaságba való nyugati bekapcsolódás növekvő igénye is. A felgyorsulás mechanizmusa részben azonos a Nyugat-Európában megismerttel. Ott is a mezőgazdaság fejlődése alapozta meg mind a termelési-társadalmi viszonyok, mind a termelési technika terén a 19. századi Nyugat-Európa robbanásszerű iparosodásának előfeltételeit. Megfelelő mezőgazdasági felesleg nélkül az iparosítás elképzelhetetlen. Az orosz mezőgazdaság szerepe mégsem illeszthető maradéktalanul a nyugati fejlődési vonal ismert sémájába. Az orosz mezőgazdaság fejlődése egyszerre előfeltétele és kísérőjelensége, ösztönzője és akadályozója volt az iparosodásnak. A felhalmozás forrásává vált ugyan, a hatalmas felesleget csak úgy tudta előteremteni, hogy egyidejűleg kikezdte a felhalmozás tartós fenntartásának lehetőségét, alacsony szinten tartotta a piacot és egyoldalúvá tette a felhalmozás folyamatát.* A mezőgazdaság szerepe ezért a jobbágyfelszabadítástól egészen az orosz forradalomig ívelő több mint fél évszázadban mindvégig ellentmondásos maradt a gazdasági fejlődésben. Ennek ellenére a mezőgazdaság kulcsszerepet töltött be az orosz átalakulásban. A mezőgazdaság teremtette meg a nemzetközi bekapcsolódás első és leglényegesebb elemét, fedezte az iparosítás és technikai átalakulás — későbbiekben felgyorsuló és nagyobb tőkét igénylő — folyamatát, de a mezőgazdaság hátráltatta a fejlődés későbbi fokán a gazdaság gyorsabb növekedését, tette extravertálttá, egyoldalúvá, befejezetlenné a modern átalakulást. Az orosz tőkés fejlődés hajtóereje részben kívülről jött, részben pedig olyan társadalmi osztály hordozta, amely egyszerre volt érdekelt a folyamat előrehaladásában és — mindenekelőtt társadalmi, politikai — következményeinek elhárításában. Az orosz kapitalizmusban létrejöttek (vagy kívülről behatolhattak) az előrehajtó, dinamikus elemek, de a fékezés, visszafogás erőivel való állandó küzdelemben érvényesíthették csak hatásukat. Azok a rendelkezések, amelyek a jobbágyreformot az orosz állam és társadalom modernizálása érdekében hatékonyan kiegészítették, mind összefüggésben álltak a mezőgazdaság átalakulásával. II. Sándor cár 1857-ben bocsátotta ki ukázát, amely a vasútépítést — hasonlóan jó néhány közép- és nyugat-európai államhoz — a szabad tőkés vállalkozás területének nyilvánította. Az orosz vasúthálózat hiánya stratégiai szempontból sem volt mellékes, mi több, egyik tényezője volt a krími vereségnek is. Aligha lehetett azonban kétséges, hogy a vasútépítés az orosz gazdaság modernizálásának is lényeges előfeltétele. Az áthidalhatatlan távolságok, az ősztől tavaszig szine járhatatlan utak mellett a távol eső vidékek gazdasági erőforrásainak az egységes orosz nemzetgazdaság érdekében való kihasználása elképzelhetetlen volt a közlekedés megjavítása nélkül. Az egységesebb orosz nemzetgazdaság kiépítése és egyidejűleg a világgazdasághoz való kapcsolódás igénye — amely nem egyszerűen a követést, hanem az ehhez szükséges feltételek egy részének megteremtését is követelte — mindenekelőtt a vasútban találta meg azt a centrális eszközt, amely a belső és külső fejlődés igényét egybekovácsolja. Addig, amíg az államnak kellett a vasutak építéséről gondoskodni, nem sok pénz jutott e célra. A reform előtt épült kis vasútvonalak inkább a cári fennhéjázás kifejezői, semmint a gazdasági haladás eszközei voltak. De lehetett-e várni lényeges vasúti beruházásokat attól az orosz államtól, amely krónikus deficittel küszködött, amelynek államháztartási rendszere középkori szinten állt, pénze állandóan inflálódott.* 1863-tól azonban megindult az állami pénzügyek rendezése. Új pénzügyi apparátust állítottak fel, egységes bevételi és kiadási rendszert vezettek be, s felfüggesztették a papírrubel átváltását aranyra. Az államháztartás egyensúlyba hozása és a külkereskedelmi deficit megszüntetése, s ezzel az infláció megfékezése szerves részei voltak ennek a rendezési munkálatnak. Mindezek az intézkedések azért voltak szükségesek, hogy az állam hitelképessége helyreálljon és a külföldi tőkét nagyobb mértékben lehessen igénybe venni. Az olyan költségvetés, melynek 43%-át fordították a hadsereg fenntartására,** nem volt túl biztató a külföldi befektetők számára. A közvetett és közvetlen adók emelésével ugyan csökkenteni tudták a deficitet, de az állami bevételek és kiadások egyensúlyát nem sikerült elérni. A következő évtizedben azonban megindult az első nagyarányú külföldi tőkebehatolás, mindenekelőtt államkölcsönök formájában.***

---

* Kahan, A.: Capital Formation during the Period of Early Industrialization in Russia, 1890—1913. In: Postan—Coleman—Mathias (ed.): Cambridge Economic History of Europe. VII/2. Cambridge, 1984. 266—277.

Államkölcsönök, vasútépítés, a tőkés fejlődés legújabb jelenségei lassan tért hódítottak az elmaradott Oroszországban is. A gazdaság középpontjában azonban változatlanul a mezőgazdaság állt.

A jobbágyreform, még ha sokkal radikálisabb lett volna, akkor sem tudta volna az elmaradott orosz mezőgazdaságot máról holnapra modern ágazattá változtatni. Végül is a tulajdonviszonyok felülről végrehajtott reform útján történő megváltoztatása olyan keretet teremt, amelynek belső tartalommal való megtöltése hosszú folyamat. Annál is inkább, mivel a reform — mint láttuk — számos ok következtében maga is csak lassan ment végbe, s a termelés, a piaci viszonyok, a társadalmi munkamegosztás még igen messze állt attól a szinttől, amely Európa nyugati felében vagy akár középső régióiban a 19. század gyors gazdasági növekedését előidézte. Az orosz mezőgazdaság relatív elmaradottsága három igen lényeges mutatóval is érzékeltethető. Egyrészt a szélsőségesen egyoldalú művelési szerkezettel: 1870 körül a földterület 97%-át gabonaneműekkel vetették be, és mindössze 3%-on termeltek kereskedelmi és ipari növényeket. Tegyük hozzá, hogy még a gabonaneműek esetében is a rosszabb fajták domináltak. Másrészt a művelés hagyományos rendszerének, a háromnyomásos gazdálkodásnak változatlan uralmával, a nagy ugarterülettel és a művelés alá vont földterület hosszú ideig jellemző változatlanságával.* Végül az ún. ledolgozási rendszer tartós fennmaradásával, illetve elterjedésével, mind a nagybirtokon, mind a paraszti gazdálkodásban az elavult paraszti termelőeszközök uralkodtak.**

---

* Laue, T. H. von: Sergei. Witte and the Industrialization of Russia. New York, 1969. 16.

** Hromov, P. A.: Ekonomicseszkoje razvityije Rosszii v 19—20 vekah, 1800—1917. Moszkva, 1950. 514—515.

*** Gingyin, I. F.: K voproszu ob ekonomicseszkoj polityike carszkovo pravityelsztva v 60—80 godah XIX veka. Voproszi Isztorii, 1959. No 5. 78—79., 81.

A különböző vidékek között természetesen már az 1870-es években is lényeges különbségek voltak. A feketeföld-övezetben például a háromnyomásos gazdálkodás felszámolásával megindult a vetésterület növekedése, s addig nem használt földeket, réteket, legelőket szántottak fel. Ebben az övezetben 1881-ben a vetésterület 91%-án találhatunk gabonát. Tekintettel arra, hogy a reformot követő 20 esztendőben a népesség mintegy 33%-kal növekedett, a mezőgazdasági termelés pedig mintegy 60%-kal, az egy főre jutó termelés a gabona esetében 20, burgonyából pedig 50%-kal nőtt. Ezzel összefüggésben a nagybirtok, mi több, a parasztság bizonyos része is egyre erősebben kapcsolódott be az árutermelésbe. A piac növekvő szerepe meggyorsította a parasztság rétegződését, elősegítette a gazdagparaszti vagy paraszti vállalkozói réteg kialakulását, s a földesúri földek egy részének paraszti kézbe kerülését is. Lenin adatai szerint a piacra kerülő földek 60—90%-át a parasztság felső rétege vásárolta fel, a bérbe adott földeknek 49—83%-át ők bérelték.***

Oroszországban 1876-ban készült el az első földbirtok-megoszlási statisztika, melyet 1887-ben, illetve 1905-ben további kettő követett. A reform után 93 millió gyeszjatyinára becsülték a földesúri tulajdonban maradt földterület nagyságát. Ez a terület az 1860-as évek végén 79 millióra, majd 1877-re 73 millió gyeszjatyinára csökkent. 1897-re további 8 millió, majd 1905-ig újabb 12 millió gyeszjatyina föld cserélt gazdát. A földesúri birtok területének gyors csökkenése arra enged következtetni, hogy végül is az orosz mezőgazdaság fejlődése szempontjából mégsem tekinthetjük kulcskérdésnek a paraszti földtelenséget. Ha azonban figyelembe vesszük az orosz népesség növekedését, akkor a kép megváltozik. A 19. századi Oroszország lakossága ugyanis viharos gyorsasággal növekedett. A különösen magas, 50‰-es születési ráta csak a századforduló után csökkent 44‰-re, de az ugyancsak magas halálozási ráta (36, illetve 27‰) jóval gyorsabban mérséklődött. Az évi 1,7%-os lakosságnövekedés még a 19. századi európai körülmények között is különösen magas volt. Tekintettel arra, hogy a népességnek a mezőgazdaságból az iparba áramlása csak lassan ment végbe — 1860 körül 89%-ot tett ki a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya, s ez 1880 körül is 75% volt — a falut óriási mezőgazdasági túlnépesedés jellemezte.* A földesúri birtokok megnyirbálása és a reform révén végrehajtott ún. csonkítások orvoslása a paraszti követelések középpontjába került. Ennek indokoltságát erősítette, hogy — egyes számítások szerint — a paraszti birtok 40%-a 10 gyeszjatyinán aluli birtokokból állt.

---

* 1875-ben 98 millió volt a vetésterület, 54 millió a rét, 138 millió erdő és 167 millió gyeszjatyina a nem művelt terület. Az ugar mennyisége 32 millióra rúgott. Az adatokat lásd: Ljascsenko, 1952. 65.

** Az orosz mezőgazdaságra lásd továbbá: Kovalcsenko, I. D.: Szootnosenyija kresztyjanszkovo i pomescsicsjevo hozjajsztva v zemlegyelszkom proizvodsztve kapitalisztyicseszkoj Rosszii. In: Problemi szocialno-ekonomicseszkoj isztorii Rosszii. Szbornyik sztatyej. Moszkva, 1971.; Dubrovszkij, Sz. M.: Sztolipinszkaja zemelnaja reforma. Iz isztorii szelszkovo hozjajsztva i kresztyjansztva Rosszii v nacsale XX veka. Moszkva, 1963.

*** Lenin Összes Művei. 3. köt. Budapest, 1964. 112—113.

1905-ben Lenin megkísérelte az orosz statisztika dzsungeléből kihámozni a földbirtokmegoszlás valóságát. Eredményei a következők voltak:**

Az orosz mezőgazdasági terület megoszlása

Megnevezés	Birtokosok száma (millió)	Földterület millió gyeszjatyina	Átlag földterület gyeszjatyinában
Szegényparaszt	10,5	75	7,0
Középparaszt	1,0	15	15,0
Gazdagparaszt	1,5	70	46,7
Földesúri birtok	0,3	70	233,3
	13,3	230	17,6

A századforduló körül már közel 5 millió főre becsülték a föld nélküli parasztok számát. A falusi földközösség életben tartása a mezőgazdasági túlnépesedést ideig-óráig elfedte. A túlnépesedés azonban óriási ösztönzést adott munkaalkalmak teremtésére, az orosz gazdaság fejlesztésére, bár egyidejűleg maga is mesterséges gátat állított annak útjába. Végül is az orosz gazdaságnak az általunk vizsgált korszakban mindvégig a mezőgazdaság maradt a centrális ágazata, miközben termelési, termelékenységi, gépesítési szempontból vagy a termelők életviszonyait tekintve, Európában az egyik legalacsonyabb szinten állt. Mindez sajátos ellentmondást teremtett és tartósan csakis úgy maradhatott fenn, hogy az orosz gazdaság az európai gazdasághoz illeszkedett, s termelési és áruforgalmi folyamatai csak a határon túl teljesedtek ki. Az orosz nemzetgazdaság fejlődése is csak nemzetközi összefüggésben értelmezhető. A gazdaság modernizálását az orosz gazdaságpolitika (amennyiben egyáltalán beszélhetünk erről) irányítói tudatosan a nemzetközi gazdaságba való bekapcsolódással kívánták elérni. Elgondolásaik sok vonatkozásban fedték a valóság adta lehetőségeket. A már iparosodott Európának nyersanyagra és főleg élelmiszerre volt szüksége, ezt Oroszország képes volt szállítani. Végső soron sok más európai és tengeren túli ország is hasonló nemzetközi munkamegosztás révén indult el gazdasági fejlesztésének első szakaszában, s tett szert komparatív előnyökre.

---

* Rasin, 1956. 168., 188.

** Lenin Összes Művei. 15. köt. Budapest, 1967. 131.

A modernizálás a hagyományos ágazatból indult ki: fokozott mezőgazdasági termelés, ennek nyomán növekvő export, az exportjövedelmekből külföldi tőkejavak, termelőeszközök beszerzése és ennek révén az iparosítás megindítása, a gazdaság általános felgyorsulása. Elvileg és gyakorlatilag egyaránt járható volt ez az út, illetve ennek olyan változata, amelyben az exportjövedelmek többletét nem kizárólag és egyoldalúan a nem mezőgazdasági (ipari, infrastrukturális) ágazatok javára csoportosítják át, hanem az agrártermelés színvonalát és a paraszti jövedelmeket emelve megteremtik az iparosodás szélesedő belső piacát.

Oroszországban ez a mechanizmus valóban működésbe lépett ugyan, kiteljesedéséről azonban nem beszélhetünk. Az előzőekben felvázolt folyamat ugyanis már első mozzanatánál sem működött megfelelően, mivel a mezőgazdasági termelés gyors ütemű növekedése csak részben valósult meg. A termelékenység távolról sem emelkedett megfelelően, s azt a többletet, amelyre az export növeléséhez szükség lett volna, csak kényszereszközökkel, a parasztság túladóztatása révén lehetett előteremteni. Látszólag a mezőgazdaság eleget tett funkciójának, biztosította az orosz export gyors növekedését, s az orosz külkereskedelmi mérleg 1861 és 1913 között a legtöbb évben aktív volt. Eközben azonban maga a falu nem volt képes az átalakulásra, a paraszt nyomorgott és nem jött létre az iparosítás magas színvonalú belső piaca, mi több, az extravertált gazdasági fejlődés biztonsága is veszélybe került.

Az orosz gazdaság fejlődésének kulcskérdése volt a mezőgazdasági export. A 19. század utolsó harmadában pedig, amikor az amerikai verseny a világpiaci gabonaárakat majdnem a felére szorította le, a termelés költségei, a versenyképesség fenntartása különösen előtérbe került. Az orosz gabonatermelés a reform után gyorsan növekedett:

*Az orosz gabonatermelés**

Időszak	Index
1864—1866	100
1886—1890	167
1890—1900	205
1901—1905	230
1906—1910	217

A gabonatermelés több mint megkétszereződése a lakosság 90%-os növekedése mellett ment végbe. Ez végső soron azt jelentette, hogy az egy főre jutó termelés csak mintegy 20%-kal emelkedett. Az exportfeleslegek tehát csak kevéssé növekedtek. Az export szorgalmazása az iparosodó Nyugat által teremtett keresleti konjunktúra kihasználására, aktív kereskedelmi mérleg elérésére, tulajdonképpen kényszerexport volt. Kevés az olyan európai ország ugyanis, amelyben a mezőgazdasági export ilyen nagy szerepet játszott a gazdaság átalakulásában. (A balkáni országok exportja — mint látni fogjuk — nem volt ugyan kevésbé mezőgazdasági jellegű, de az export jelentősége, relatív volumene összehasonlíthatatlanul kisebb volt.) A mezőgazdasági export mennyisége 1860 és 1900 között Oroszországban évi 5%-kal nőtt.

*Orosz mezőgazdasági export***

Időszak	Millió pud 1 pud = 16,38 kg	Millió rubel
1861—1865	80	56
1871—1875	134	172
1881—1885	301	300
1891—1895	441	297
1896—1900	444	299

---

* Hromov, 1950. 163., 408.

** Pokrovszkij, Sz. A.: Vnyesnyaja torgovlja i vnyesnyaja torgovaja polityika Rosszii. Moszkva, 1947. 317—322.

A mezőgazdasági export mennyiségét tehát 40 év alatt 550%-kal növelték. Erre két lehetőség volt, a termőterület kiterjesztése, és a mezőgazdaság termelékenységének emelése. De a termésmennyiség és a terméshozam növekedése távolról sem tartott lépést az export növekedésével. Az orosz mezőgazdaság a századforduló után is Európa egyik legalacsonyabb színvonalú mezőgazdasága volt. A termőterület ugyan jórészt a birodalom ázsiai tartományaiban, valamint a Kaukázusban és a sztyeppe vidékeken nőtt, a mezőgazdaság termelőeszközei azonban primitív szinten maradtak. Az ekék egyharmada készült fából, és további egyharmada ekevassal ellátott faeke volt. Zömmel fából készültek az egyéb szerszámok is. Cséplőgép rendkívül kevés volt (12 millió mezőgazdasági üzemre 27 000 gőzcséplő jutott). Egyéb modern gépek alig voltak forgalomban, bár a gépbehozatal rohamosan emelkedett.*

*Állatállomány Oroszországban***

Időszak	Ló	Marha	Juh	Sertés
	millió db			
1864—1869	15,5	21,0	44,2	9,4
1907—1911	21,5	30,4	40,0	11,4

Az állatállomány létszáma sem tartott lépést a népesség növekedésével. Korszerű trágyagazdálkodás és talajerő-javítás alig létezett. A műtrágyahasználat éppen csak megjelent, s a németországinak 5, a franciaországinak 10%-át tette ki. A terméshozamok a fejlett nyugati országok hozamainak egyharmadát-egynegyedét érték el.

A századforduló után megfigyelhető a művelés korszerűsödése, az ipari növények gyors terjedése. A gyapottermelés több mint megkétszereződött, a cukorrépa termelése pedig közel kétszeresére nőtt, és bővült a napraforgó és a takarmánynövények vetésterülete is. Mindezek a növények azonban a termőterület jelentéktelen részét foglalták csupán el. Kifejezték ugyan az árutermelés fejlődését és a belső piac növekvő szerepét a mezőgazdasági termelés fejlődésében, sőt az export némi diverzifikálódását is, de szerepük a gabonához képest jelentéktelen maradt. A mezőgazdaság fejlődése nem biztosíthatta tehát automatikusan az exportorientált gazdasági növekedés mechanizmusának tartós, magas szintű reprodukcióját. Az export állandó növeléséhez olyan belső, részben nem gazdasági eszközök igénybevételére volt szükség, amelyek állandó konfliktusban álltak mind a tartós gazdasági növekedés igényével, mind annak elért eredményeivel. Az orosz gabonaexport fejlődése nem egyszerűen a kereslet-kínálat törvényeinek megfelelően kapcsolódott be a világgazdaságba. Az orosz államháztartás súlyos gondjaival és az elmaradottság következményeivel küzdő pénzügyminiszterek szinte kivétel nélkül — Reuterntől Bungéig és Visnyegradszkijtól Vittéig — az export maximális fokozásában látták Oroszország nemzetközi gazdasági helyzete megszilárdításának egyetlen lehetséges módját. 1878-ban a török háborúk jórészt tönkretették azt a csekély eredményt is, melyet Reutern pénzügyminiszter igyekezete az államháztartás egyensúlyának megteremtésében hozott. A birodalom költségvetése, amelyet 1866—1885 között 33%-ban a hadikiadások és 28%-ban az adósságszolgálat terhelt, aligha volt rendbehozható a közvetett adók szokásos növelésével. Annál is kevésbé, mivel a vasútépítés egyre erősebben terhelte az államháztartást. 1885-ben már a rubel értéke is veszélyben forgott.* Visnyegradszkij pénzügyminiszter a mezőgazdasági export további fokozásában kereste a gyógyszert. S mivel az alacsony termelékenységű mezőgazdaság a normális piaci mechanizmus alapján aligha lett volna képes a szükséges exporttöbblet előállítására, a cárizmus autokrata politikai rendszerében mi sem volt természetesebb, mint hogy az állam kényszereszközökkel teremtse elő a szükséges kiviteli többletet. A parasztokat egyre súlyosabb adóval sújtották, ami arra kényszerítette őket, hogy saját fogyasztásuk további leszorításával értékesítsék a gabonát. A kormányzatnak még arra is volt gondja, hogy az adó őszi befizetését írja elő, vagyis akkor kényszerítse a parasztokat eladásra, amikor az árak rendszeresen alacsonyabbak, s ezzel további mennyiségek eladását préseljék ki a parasztságból. Az orosz mezőgazdasági export tehát éhségexport volt. A legnagyobb mennyiségű gabonát exportáló országban, amely Európa magtárának szerepét töltötte be, az európai országok közül ekkor már egyedülállóan, még a 19. század végén is rendszeresen felütötte fejét az éhínség. A parasztgazdaságok túlnyomó többsége ugyanis nem termelt értékesíthető többletet. Egyes számítások a rendszeresen többletet termelő parasztgazdaságok arányát az összes gazdaság mindössze 10%-ára becsülik.** Ilyen körülmények között a mezőgazdasági export távolról sem tudta betölteni azt a funkciót, amelyet számos országban — mint láttuk, Dániában, Németországban, de kismértékben még Magyarországon is — betöltött, nevezetesen azt, hogy az exportjövedelmekből nemcsak az iparosodást mozdítsa elő, de olyan belső piacot is teremtsen, amely a fejlődés következő szakaszában az iparfejlődés megfelelő alapja lehet.

---

* Persin, P. N.: Agrarnaja revoljucija v Rosszii. Moszkva, 1966.

** Hromov, 1950. 167., 170—171., 411—416.

Az orosz gazdasági fejlődés ezen alapvető ellentmondása — amely elválaszthatatlan volt a cárizmustól, a földesurak társadalmi-gazdasági és politikai túlsúlyának fennmaradásától — a századfordulót követően mind világosabban tudatosodott az orosz gazdaságpolitika legjobb irányítóiban. A további reformok elkerülhetetlenné váltak.

---

* Kahan, A.: Industrialization of Russia. Journal of Economic History, 1967.

** Kovalcsenko, 1971. 171—194.

A falusi társadalmi struktúra merevségének bizonyos lazítása például már a 19. század utolsó éveiben napirendre került. Olyan részleges engedmények és reformok, mint a parasztok Szibériába való áttelepedésének megengedése (1889-ben) összefüggött ugyan a cárizmus belső gyarmatosítási politikájával, de egyben a falusi társadalmi feszültség enyhítését is célozta. Az a rendelkezés (1893), amely az obscsinán belüli rendszeres földújraosztást csak 12 évenként engedélyezte, a paraszti tulajdon erősítését szolgálta. A rendelkezés hatása azonban mindaddig csekély maradt, amíg a paraszt földtulajdon feletti rendelkezése korlátozva volt, s az obscsinából való kilépést a falu engedélyéhez kötötték. Ily módon sem a föld-, sem a munkaerőpiac nem válhatott szabaddá és mobillá.

A századforduló rendszeres éhínségekkel és parasztfelkelésekkel köszöntött be Oroszországban. Az agrárkivitel további fokozása lehetetlennek tűnt. A kivitel, az évtized elejéhez képest, már a kilencvenes évek második felében sem emelkedett. Bár a nyolcvanas évek elejével összevetve Oroszország majdnem 50%-kal több gabonát exportált, a gabonaárak csökkenése következtében az export értéke nem haladta túl a nyolcvanas évek szintjét. A fizetési mérleg deficitjét és a jelentős ipari importot, úgy tűnt, nem lesz miből finanszírozni. A gabonakivitel 1901 és 1905 között sem emelkedett.

Vitte pénzügyminiszter, akit a konzervatív orosz arisztokrácia nemegyszer vádolt a mezőgazdaság érdekeinek elhanyagolásával, már a századforduló előtt felismerte a mezőgazdaság vásárlóerejének hanyatlását. Mivel a mezőgazdaságot terhelő adók csökkentésére nem gondolhatott, hiszen ez szemben állt volna iparosítási törekvéseivel, megkísérelte elviselhetőbbé tenni a változatlan adóterhet a parasztság számára. Elérendő célul tűzte ki, ennek megfelelően, a teljes jogi biztonságot, a paraszti föld feletti szabad rendelkezés biztosítását. Az orosz politikai és társadalmi erőviszonyok között még hosszú küzdelemre volt szükség, míg bármiféle újabb reform keresztülvihetővé vált. A századforduló után az országot elöntő parasztfelkelések fenyegettetésében Vitte egyértelműbben vethette fel az obscsina megszüntetésének és a paraszti földtulajdon teljes szabadságának gondolatát.* Kisebb engedményeket ugyan sikerült kicsikarnia, de az újabb, ezúttal Japántól elszenvedett katonai vereségnek és az 1905-ös forradalomnak kellett közbejönnie ahhoz, hogy a cári kormány és a földesurak hajlandók legyenek olyan átfogó reform kidolgozására, amellyel egyidejűleg akarták feloldani, megszüntetni a falun robbanásig feszülő társadalmi ellentéteket és a mezőgazdasági fejlődés útjában álló, fennmaradt feudális gátakat. A Sztolipin nevéhez fűződő újabb reform falun kívánta erősíteni a tőkés gazdálkodás elemeit. A falusi földközösség feloszlatása ebből a szempontból kulcskérdés volt. A mezőgazdaság technikai elmaradottsága, a háromnyomásos gazdálkodás változatlan uralma, a társadalmi mobilitás és tőkefelhalmozás hiánya mind összefüggött a földközösség fennmaradásával. Modern, tőkés egyéni tulajdont kellett teremteni, lehetővé kellett tenni a parasztnak a földközösségből való kilépést, rendezni kellett a föld megváltásából fennmaradt adósságokat és terheket, s meg kellett könnyíteni a korszerű hitelezést, hogy a beruházások révén a falu fellendüljön. Ezek a célok, amelyeket általában elfogadtak, az 1905-ös forradalmi hullám elülte, és a polgári politikai pártok befolyásának visszaszorulása után már csak korlátozottabban voltak realizálhatók a cári politikai rendszer konzervatív-felemás reformjában.*

---

* Vitte, Sz. J.: Egy kegyvesztett visszaemlékezései. Budapest, 1964. 363—391.; von Laue, 1969. 222—230.

Sztolipin 1906 novemberében bocsátotta ki a rendeletet, amelyet később, 1910-ben az Állami Duma törvényerőre emelt. A rendelet értelmében a paraszti földközösségeket két csoportra osztották: amelyekben a föld időszakos újrafelosztására még sor kerül, s amelyekben már nem.

Az utóbbi esetben a paraszti kézen levő föld automatikusan véglegesen a paraszt személyes tulajdonává vált. A másik esetben viszont a földközösség minden tagjának joga volt kérni, hogy az újrafelosztás után ráeső föld véglegesen a tulajdonává váljék. Sztolipin a magántulajdon szentesítését az ésszerűbb gazdálkodás ösztönzésével is egybe akarta kötni, amennyiben kimondta, hogy a földközösségből kiváló parasztok birtokát egy parcellában kell kiadni, és amennyiben a földközösség tagjainak egyötöde igényli, általános tagosítást kell végrehajtani. Az egyéni kiválásokon túl a törvény lehetővé tette a faluközösség többségének döntése alapján, a faluközösség feloszlatását és átváltoztatását egyéni birtokokra. A kiválás módja azoknak kedvezett, akik több földdel rendelkeztek. A nagyobb paraszti birtokok létrejöttét azzal is segíteni igyekeztek, hogy a földközösség feloszlatása után lehetővé tették a kevés földdel rendelkező szegényparasztok számára a föld szabad értékesítését. Ha a falusi földközösség nem szűnt meg, a közösségből kiváló paraszt joga a közös földek (rét, mező, erdő) használatára fennmaradt.

1916. január 1-ig közel 2,5 millió parasztgazdaság, az összes gazdaság 24%-a kapta meg az egyéni tulajdon jogát és további 747 000 kérdés még vizsgálat alatt állt. Mintegy 1 millió parasztgazdaság élt a tagosítás lehetőségével.

Sztolipin, miközben erősíteni kívánta a parasztgazdaságot, továbbra is fenn akarta tartani az ország 130 000 nagybirtokát, s a legnagyobb mamutbirtokoktól eltekintve — amelyeknek feláldozására kész volt — az agrárfejlődést a nagybirtok vezetésével tervezte, de nagyobb szerepet szánt a falu vezető rétegének, a gazdagparasztságnak is.

---

* Dubrovszkij, 1963. 121—129.

Mindezek az intézkedések javították a gazdaságosabb termelés feltételeit. A tagosított, egyéni gazdaságokban nemcsak a parasztság érdekeltsége volt nagyobb, de a gépek alkalmazásának feltételei is javultak. A telepítési politika, továbbá az újonnan alakult Parasztbank kedvezőbb hitelfeltételei lehetővé tették, hogy a parasztok a földesúri földek egy részét megszerezzék.

A vizsgált korszak utolsó évtizedében végrehajtott reformok hatását azonban nehéz lemérnünk, hiszen megvalósításuk egybeesett a háború előtti konjunktúrával (sőt feltételezhetően hozzá is járult ahhoz)* és áthúzódott a háború éveire. A világháború kirobbanásáig végül is nem sikerült kilábalni a kényszerexport által teremtett egyoldalúságból, a fejlődési egyensúly hiányából, nem sikerült véget vetni a mezőgazdaság megsarcolásának, a fejlődés teremtette belső gazdasági aszimmetriának. A. Gerschenkron ennek a ténynek főleg egyik oldalát emelte ki: mivel Oroszország nem rendelkezett a gazdaságon belül felhalmozódó eszközökkel, amelyekből Anglia, illetve Nyugat-Európa saját modern átalakulását finanszírozta, gazdaságon kívüli tényezőkre, az állam beavatkozására volt szükség, hogy a nekilendülés mechanizmusa létrejöjjön.** Gerschenkron tézise az állam szerepére vonatkozóan az orosz gazdaság fejlődésében nem veszi azonban kellően figyelembe a „helyettesítési" faktor féloldalúságát, nem ad megfelelő magyarázatot arra, hogy a féloldalas fejlődés miként teremtette meg saját felgyorsulásának belső fékjét, egyoldalúan megsarcolva azt a szektort, melyből a fejlődés megindítását finanszírozni akarta. Ennek következtében az exportorientált, extravertált fejlődési modell nem tudott átfejlődni a belső ösztönzésű növekedésre. A mezőgazdasági fölösleg állandó és nagyarányú átszivattyúzása a gazdaság más szektoraiba úgy gyorsította fel az átalakulást, hogy nem biztosított állandó és szerves kölcsönhatást a régi és az új szektorok között. Úgy próbálta részben külföldről importálni, részben belül felgyorsítani az ipari forradalmat, hogy nem volt képes annak eredményeit visszacsatolni a mezőgazdaságba. Az iparosítást a kényszereszközök segítségével és az exportorientációval — a gazdasági fejlődés nemzetközi áramlatába kapcsolódva — el lehetett indítani, de nem lehetett tartósan fenntartani, és ennek folytán előbb-utóbb a duális gazdaság körvonalai bontakoztak ki.

Oroszország külkereskedelmi mérlege végül is, néhány esztendőtől eltekintve, a korszak egészében jelentős exporttöbblettel zárult.

A mezőgazdaság uralkodó szerepe az exportban mindvégig jellemző maradt. Az 1880-as évek végén az orosz búzatermelés 46%-át, az árpatermelés $^1/_3$-át

---

* Az orosz mezőgazdasági termelés 1911—1913 között 33%-kal volt magasabb, mint a század első tíz esztendejében. Nem kétséges, hogy a rendkívül kedvező időjárási viszonyok mellett már a reform kapitalista fejlődést meggyorsító hatásai is tükröződtek.

** Gerschenkron, 1984. 53. skk.

*Az orosz külkereskedelem**

Időszak	Export	Import	Mérleg
	millió rubel évi átlag		
1861—1865	222,8	206,7	+16,1
1866—1870	317,3	317,8	−0,5
1871—1875	470,6	565,8	−95,2
1876—1880	527,3	517,8	+9,5
1881—1885	549,9	494,3	+55,6
1886—1890	630,9	392,3	+238,6
1891—1895	621,4	463,5	+157,9
1896—1900	698,2	607,3	+90,9
1901—1905	939,9	632,1	+307,8
1906—1910	1204,6	910,3	+294,3
1911—1913	1496,4	1188,8	+307,6

exportálják. Ezt az egészen magas arányt azonban a parasztságra gyakorolt legsúlyosabb nyomás ellenére sem lehetett fenntartani. A népesség gyarapodása és az iparosodás növelte a belső piac szükségletét, amellyel a mezőgazdasági termelés alig tartott lépést. Ilyen körülmények között a búzaexport aránya a századforduló körül már a termelés 30%-ára esett vissza, 1906—1910 között pedig 25%-ra csökkent. Közvetlenül a háború előtt a termésnek már csaknem egészen $^{1}/_{5}$-ét tudták exportálni. (Az árpatermelés exportaránya nem változott és a termés egynegyede és egyötöde között ingadozott.)

A reformtól a századfordulóig a gabona részaránya az orosz exportban erősen növekedett. Míg a reform után az orosz export értékének egyharmadát tette ki a gabona, a századforduló előtt már közel felét. 1913-ban az orosz export háromnegyede változatlanul a mezőgazdaság és őstermelés (beleértve a fakitermelést is) termékeiből állt.** Oroszország a századforduló előtt a világ gabonaimportjának közel egynegyedét elégítette ki, s az orosz export közel felét változatlanul a gabonaexport képviselte. Az orosz export növekedési üteme kimagasló volt az egész korszakban. Míg az európai export 1860 és 1910 között évente 2,8%-kal növekedett, addig az orosz export értékének évi növekedése 3,8% volt; 1860-ban az európai külkereskedelem 5,6%-át tette ki, s ez az arány 1910-re 8,9%-ra emelkedett.***

---

* Hromov, 1950. 475—479.

** Bairoch, 1973.

*** Pokrovszkij, 1947.; Pogrebinszkij, A. P.: Ocserki isztorii finanszov dorevoljucionnoj Rosszii (XIX—XX vv.). Moszkva, 1954.

1860 és 1910 között összességében egyedülállóan magas összeget, több mint 6 milliárd rubelt tett ki az orosz külkereskedelmi mérleg többlete. Gyakorlatilag ekkora összeggel finanszírozta a mezőgazdaság Oroszország modernizálásának és iparosodásának folyamatát.

Az orosz külkereskedelmi mérleg egyetlen szakaszban könyvelt csak el számottevő importtöbbletet, nevezetesen a szabadkereskedelmi időszak tetőpontján, 1871—1875 között.

Oroszország pénzügyi és gazdaságpolitikájának egyik alapja 1877-től a tudatos protekcionista vámpolitika volt. Míg a szabadkereskedelmi időszakban a védővámok az áruk értékének átlagosan 12,8%-át tették ki, addig a nyolcvanas évek első felében közel 20, második felében már közel 30, a kilencvenes években pedig 33%-os értékvámokat alkalmaztak.

A vámemeléseket — mint az országok többségében — részben pénzügyi megfontolások diktálták: a krónikus deficittel küzdő államháztartás bevételeinek a hetvenes években 10, a kilencvenes években már 15%-a származott vámokból, amelyek abszolút értékben ezekben az évtizedekben háromszorosra növekedtek.

A vámpolitikát azonban nem lehet csupán államháztartási okokkal magyarázni, hanem figyelembe kell venni a cári kormányzat gazdaságpolitikai törekvéseit is. Ennek a gazdaságpolitikának lényeges része volt ugyan a mezőgazdasági struktúra konzerválása, a földesurak alapvető érdekeinek védelme, de az elmaradottság konzerválása az egyik területen az elmaradottság kiküszöbölésére irányuló tudatos törekvést célozta a gazdasági élet más területein. A Visnyegradszkij pénzügyminiszter által az 1880-as évek végén bevezetett kényszerexport ennek megfelelően egészül ki a vámemelésekkel előidézett importcsökkentésekkel. Mindez összekapcsolódott — az orosz pénzügyi viszonyok konszolidálására építve — a külföldi tőke becsábításának törekvésével. Oroszország fizetőképességét (a rendszeres adósságszolgálatot) a kormányzat úgy kívánta fenntartani, hogy a fizetési mérleg deficitjét a kereskedelmi mérleg többletéből fedezte.*

A vámpolitikát az orosz iparosodásban mindinkább érdekeltté váló kereskedő osztály támogatta, s ettől néhány iparág, különösen a textilipar, gyorsabb fellendülését várta. A vámpolitika mégsem válhatott a modernizálás kulcskérdésévé.

---

* Gingyin, I. F.: Goszudarsztvennij bank i ekonomicseszkaja polityika carszkovo pravityelsztva (1861—1862 godi). Moszkva, 1960. 53—73.

Kulcskérdés: a vasútépítés

A modern átalakulásnak ebben a szakaszában — mind a mezőgazdaság, mind az ipar szempontjából — központi jelentőségre a vasútépítés emelkedett. A vasutak finanszírozása az államháztartást erősen megterhelte, de a vasúti beruházások iránt — nem utolsósorban az orosz gabonaszállítások fokozása érdekében — a külföldi tőke is nagy érdeklődést mutatott.

Az orosz vasútépítés első lépései inkább demonstrációs jellegűek voltak, semmint hogy tudatos (vagy spontán) gazdasági célokat szolgáltak volna. Az orosz cár nyári palotájához vezető kis luxusvonalat az 1850-es években még csak a Varsó—Bécs, illetve Pétervár—Moszkva vasútvonal kiépítése követte. Az ekkor megszületett program ugyan már a mezőgazdasági vidékek és a külföldi piacok összekötésére irányult, de e nagyszabású tervek finanszírozására nem volt elegendő tőke. A krími háborúban elszenvedett vereség azonban egyszerre tette nyilvánvalóvá a jobbágyrendszer megszüntetésének és a vasúthálózat kiépítésének szükségességét. II. Sándor 1857-ben kibocsátott proklamációjában kijelentette: „Régóta felismertük, hogy hazánk ugyan a természet bőséges kincseivel rendelkezik, de óriási kiterjedése nem nélkülözheti a megfelelő közlekedési rendszert... a legjobb, ha a saját és a külföldi magániparhoz fordulunk úgy, hogy kihasználjuk a nyugat-európai, több ezer mérföld hosszúságú vasúthálózat kiépítésében nyert tapasztalatát."* A reform időszakáig a kiépített vasúthálózat, különösen az ország méreteit figyelembe véve, még jelentéktelen volt. A reform utáni első öt esztendő eredményei sem voltak biztatóak. Öt év alatt ugyanis alig 2000 km új vasútvonal épült, amely a világ legnagyobb kiterjedésű országában alig volt több, mint csepp a tengerben. Pedig Reutern pénzügyminiszter világosan kifejtette a cárnak: „Vasút és gépesített ipar nélkül Oroszország nem érezheti magát biztonságban határain belül. Európai befolyása annyira csökkenni fog, hogy összeegyeztethetetlen lesz nemzetközi tekintélyével és történelmi jelentőségével."

Az 1860-as évek második felében a vasútépítés üteme felgyorsult és a következő 10 esztendőben 15 000 km új vasútvonal épült, majd ezt mintegy két évtizedig lassúbb fejlődés követte, de 1890 után az új vasútvonalak építése ismét felgyorsult és mintegy betetőződött a híres transzszibériai vasút megépítésével.

Az első két évtizedben a legfontosabb vasútvonalak először a mezőgazdasági vidékeket a kikötőkkel, a fontosabb folyókkal, majd az ipari vidékekkel kötötték össze, később a vonalak elérték az Urált és a Kaukázust, új ösztönzést adva a hagyományos, de jelentőségét vesztett orosz vasiparnak, továbbá az új és nagy fontosságú olajiparnak. 1861 és 1900 között végül is több mint 50 000 km vasút

---

* Laue, 1969. 7.

*Az orosz vasúthálózat fejlődése**

Év	Ezer km
1860	1,6
1870	10,7
1880	22,9
1890	30,6
1900	53,2
1913	70,2

épült Oroszországban, amely a századforduló után a világ második leghosszabb vasúthálózatával rendelkezett.

Az orosz vasúthálózat kiépítésének felgyorsulása elképzelhetetlen lett volna kizárólag belső erőforrásokra alapozva, külső források céltudatos felhasználása nélkül. Az orosz ipar egyrészt technikailag is messze állt attól a szinttől, hogy a vasúthálózat kiépítéséhez szükséges termékeket biztosítsa, másrészt sem a magántőke által biztosítható felhalmozás, sem az állami beruházások nem tudták fedezni az egyedülállóan magas tőkeszükségletet. Az orosz állam tudatosan törekedett a szükséges anyagi források importjára, s a kamatbiztosítással is garantált magas profitok valóban befektetésre csábították a nyugati tőkét Oroszországban. Az orosz vasúti kötvényeket felvásárló francia, német és angol vállalkozók egy része mindenekelőtt a kamatkülönbséget tartotta szem előtt. A bankok és az orosz kötvényeket kibocsátó vagy a tőzsdén elhelyező nagy pénzügyi csoportok azonban nagyon is figyelembe vették, hogy az orosz vasúthálózat kiépítésébe fektetett tőke azért is hasznos, mert Oroszország exportérdeke egybeesik a Nyugat importérdekeivel. Nyugat-Európa éppen a század utolsó harmadában ért el ipari és gazdasági fejlődésének azon szakaszához, amikor nemcsak saját belső szükségletét messze meghaladó tőkefelesleggel rendelkezett, hanem e tőkefelesleg megfelelő befektetése — akár a nyersanyag- és élelmiszerforrások megnyitása, akár új piacok biztosítása céljából — saját belső fejlődésük elemi érdekévé is vált. A nyugateurópai iparosodás — mint más régiók esetében is láttuk — elérkezett abba a szakaszába, amelyben az európai perifériát és az Európán kívüli kontinenseket egyre erőteljesebben igyekezett beépíteni az új világgazdasági rendszerbe.

1861 és 1881 között az orosz vasútépítésbe beruházott külföldi tőke kereken 1,8 milliárd rubelt tett ki. Míg 1861-ben az országban befektetett összes külföldi tőkének csak 35%-át fordították vasúti kötvényekre, 63%-át pedig állami kötvényekbe fektették, 1881-re ez az arány gyökeresen megváltozott. Ekkor a külföldi tőkének már 77%-a irányult vasúti beruházásokra és csak 22%-a államkölcsönökbe. Ez az arány fennmaradt a századfordulóig, amikor is az ország összes külföldi tartozásának 68%-át a vasúti hitelek tették ki. Ebben az időben a magánvasutak kötvényeinek 85%-a külföldiek kezében volt.*

---

* Hromov, 1950. 462.; Metzer, J.: Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia. Journal of Economic History, 3. 1974.

Az orosz gazdaságpolitika olyan kiemelkedő képviselője, mint Vitte pénzügyminiszter, különleges fontosságot tulajdonított a vasútnak. A vasútépítésben és a vasúthálózat fölött gyakorolt kormányellenőrzésben — állapította meg — „megtaláltuk a legfontosabb fegyvert... az ország gazdasági fejlődésének irányítására".** Vitte nagyszabású terve a transzszibériai vasút kiépítésére, amely közel 9000 km-es sínhálózattal mintegy 2000 km-rel túlszárnyalta a világ addig leghosszabb vasútvonalát, a kanadai prérit átszelő St. John—Vancouver vonalat, nemcsak műszakilag, de anyagilag is kivihetetlennek látszott. A befolyásos pénzügyminiszter a gazdasági hatások még oly csillogó perspektívájával sem tudta volna megnyerni tervének a cárt, ha nem hangoztatta volna a vasútvonal felmérhetetlen stratégiai jelentőségét. A szibériai vasút — mutatott rá — „gyökeres változást hozhat az állam kialakult gazdasági viszonyaiban", Oroszország ennek segítségével elhódíthatja a kínai piacot az angoloktól.

A vasútépítés az 1890-es években érte el csúcspontját. A vasúthálózat építése a századforduló után is folytatódott ugyan, sőt mértéke és üteme nem is csökkent, de nemzetgazdasági jelentősége mégis kisebb lett, elveszítette centrális szerepét a külföldi tőke felszívásában is. 1900 és 1914 között a vasúti kölcsönök aránya a befektetett külföldi tőke 68%-ról 46%-ra esett vissza.*** Ebben szerepet játszott, hogy az 1860-as évektől megváltozott az állam szerepe is a vasútépítésben. A magánvasútépítést továbbra is ösztönözte ugyan, de a kormány mindinkább kezébe vette a vasútépítés közvetlen támogatását. A kilencvenes évek során már évente 120 millió rubelt fordított a vasutak finanszírozására. Más számítások szerint a kilencvenes években a vasúti beruházások egyenlő arányban oszlottak meg a magántőke és az állam között, de a kormány egyéb pénzügyi részvételét is figyelembe véve, a mérleg egyértelműen az állam javára billent. A közvetlen állami befektetéseken túl ugyanis a kormány jelentős összegű vasúti kölcsönöket folyósított, továbbá kamatbiztosítási összegeket is fizetett. Más közép- és kelet-európai országokhoz hasonlóan ugyanakkor megkezdte a fontosabb, vagy súlyosan eladósodott magánvasutak felvásárlását és az egységes államvasúti hálózat kiépítését.*

---

* Bovikin, V. I.: Oroszország ipari fejlődésének társadalmi-gazdasági problémái. Történelmi Szemle, 1—2. 1973. 35—36.; Bovikin, V. I.: Zarozsgyenyije finanszovovo kapitala v Rosszii. Moszkva, 1967. 99—135.; Girault, R.: Emprunts russes et investissements français en Russie 1887—1914. Recherches sur l'investissement international. Paris, 1973. 38—41.

** Laue, 1969. 165.

*** Kahan, 1984. 276.

A századforduló körül 4,5 milliárdra becsülték az orosz vasutakba invesztált tőke összegét. Ebből 1890-ig nem egészen 1,4 milliárdot folyósított az állam. A kilencvenes években kb. 1,2 milliárd volt az állam közvetlen beruházása, amelyet kiegészített a magántársaságoknak nyújtott mintegy 1 milliárdos kölcsön. A számítások szerint (a lehetséges hibák ellenére sem kétséges) a vasutakba ruházott tőke mintegy háromnegyede valamilyen formában állami eredetű volt. Az állam által beruházott tőke jelentős részben azonban nem a költségvetés hagyományos forrásaiból merített, hanem inkább külföldi pénzcsoportoktól felvett kölcsönöket használt fel — mondhatnánk, közvetített — az orosz vasutakba. A külföldön elhelyezett államkölcsönök hozadékának 80%-át a kormány a századfordulóig a vasútépítésekre fordította. A vasút tehát több értelemben is az európai és az orosz kapitalizmus legfontosabb összekötő láncszeme lett. Az Arhangelszknál az Északi-Jeges-tengerhez, Rigánál a Balti-tengerhez, Mariupolnál (Zsdanov) az Azovi-tengerhez és az Odesszáig húzódó vonalak biztosították, hogy az orosz gabona és fa nagy mennyiségben, viszonylag olcsón és gyorsan jusson el a nyugat-európai piacokra. Ezek és az Oroszország belsejébe vezető vonalak, amelyek a különböző folyókat, városokat és lényegesebb iparvidékeket kötötték össze, a mind szélesebben kibontakozó nemzetközi tőkepiac egyik főszereplőivé váltak az 1880-as évektől. Az orosz vasútépítésnek nem kis szerep jutott — legalábbis az első évtizedekben — a nyugat-európai nehézipar termékeinek felhasználásában.

Az 1860-as évek második felétől fellendülő orosz vasútépítés ugyanis nemcsak külföldi tőkével, de kizárólag külföldi technológiával és külföldi anyagokkal folyt. Belföldi széntermelés ebben az időben még egyáltalán nem létezett, a vastermelés elégtelen volt, és a néhány orosz gépgyár sem mozdonyokban, sem vasúti kocsikban nem tudta kielégíteni a vasútépítés által támasztott keresletet. Ennek nyomán a nyersvasimport az 1850—1856-os évek átlagáról az 1867—1871-es évekre hússzorosára, 1877—1881-re pedig harmincszorosára ugrott. A behozott gépek értéke az említett időszakban hétszeres növekedést mutat. Az elavult orosz vasipar nemcsak mennyiségileg, de minőségileg sem tudta kielégíteni a vasútépítés szükségletét. Így állt elő az a helyzet, hogy még az Urálban is, amely a 18. század végéig a világ vastermelésének egyik központja volt, az ott folyó vasútépítésekhez külföldről szállították a síneket, a mozdonyokat, sőt a csavarokat is. A hetvenes években 1 milliárd rubel értékben importáltak a vasútépítéshez az árukat, s ez majdnem teljesen felemésztette a gabonaexport korabeli bevételét. A helyzet csak lassan változott, de az 1890-es évekre a belföldi termelés már több vasúti anyag esetében a szükséglet jelentős hányadát elégítette ki.

---

* A kérdés vitájára lásd: Berend—Ránki, 1976. 117—123.

*Az orosz vasipar**

Időszak	Vas- és acélfogyasztás	Hazai termelés	Termelés a fogyasztás %-ában
	millió pudban		
1870—1879	59,2	24,4	41
1890—1899	127,5	92,3	73

A nehézipar nagy fellendülése és a külföldi tőke

Az orosz vasútépítés tehát nemcsak a külgazdasági kapcsolatokban vált a gazdasági élet motorjává, de az ország gazdaságában is meghatározó multiplikátorszerepet játszott. A vasútépítés által teremtett hatalmas nehézipari kereslet még azokban az országokban is előmozdította a nehézipari termelés fellendülését, amelyekben ennek természeti adottságai kevésbé voltak meg, mint Oroszországban. A kor technikai követelményei szerint 1 km vasút építéséhez mintegy 800 q sínanyagot használtak fel. Ennek megfelelően a kilencvenes évek nagy vasúti konjunktúrája átlagosan évi 2 millió q vasszükségletet támasztott, amely egyes kiugró években elérte a 3-4 millió q-t is. A gördülőanyag vasszükségletét is évente 2-3 millió q-ra becsülték. Oroszország elmaradott ipara ezt a hatalmas szükségletet korántsem tudta kielégíteni. 1876-ban például a mozdonyok 20, a tehervagonok 6, a személykocsik 18%-át tudta csak előállítani a hazai ipar.

A vasútépítés hatása tehát korántsem korlátozódott a mezőgazdasági szállítások elősegítésére, nem merült ki a hatalmas ország korábban leküzdhetetlen távolságainak áthidalásában, de megteremtette a nehézipari termékek számára azt a piacot is, melynek biztos bázisán a gyorsabb iparosítás is elindulhatott. A vasútépítés indította meg ugyanis azt a láncreakciót, amelyre az ipari termelés modernizálásához elengedhetetlenül szükség volt. A jobbágyreform után, részben a sok akadály, részben a falusi piac igénytelensége miatt erre még egyáltalán nem került sor. A textilipar, ahol az új technológia első eredményei már a reform előtt is tért hódítottak, a reformot követően tovább fejlődött ugyan, de Oroszország iparának fejlettségi szintjét ez azért sem változtathatta meg lényegesen, mivel a textilipar szűk belső piacán a szabadkereskedelmi periódusban az orosz textiliparnak még a külföldi áruk versenyével is meg kellett küzdenie.

---

* Ljascsenko, 1952. 127.; Sztrumilin, Sz. G.: Isztorija csornoj metallurgii v SZSZSZR. I. köt. Feodalnij period (1500—1860). Moszkva, 1954.

Bár Oroszország a nehézipar termelési tényezői szempontjából különösen kedvező helyzetben volt, az ipari forradalom hatásai eleinte nem lépéselőnyt, hanem lépéshátrányt okoztak az orosz vasiparnak.* A régi technológiával, faszéntüzeléssel berendezkedett, jobbágymunkával dolgozó orosz vasipar, a fejlett nyugat-európai vasiparhoz viszonyítva az elmaradottság jelképévé vált. Az uráli vasipar termelése kevés, drága és versenyképtelen volt, s ebben a közlekedési viszonyok is szerepet játszottak. A hagyományos közlekedéssel közel egy évet vett igénybe az Urálban termelt vasérc Pétervárra szállítása. Az olcsóbb, jobb minőségű angol (majd később német) vasáru ennél jóval olcsóbban és gyorsabban érte el Oroszország főbb piacait. A jórészt földesúri birtokokon létesített kohók az 1860-as évektől válságba kerültek a hagyományos munkaerő-ellátás, a hagyományos nyersanyag-kombináció (földesúri ércbányák, földesúri erdők) és a tőkeellátás terén is. Az új igényekhez szükséges új technológiát, új munkaerőt és tömegtermelést a régi pénzügyi keretek között nem lehetett biztosítani. A hetvenes-nyolcvanas években azonban a tradicionális technika nem sokat változott. A melegfúvás, a keverési eljárás és a széntüzelés alig-alig indult még hódító útjára. 1890-ben a kohók $^2/_3$-ában faszénnel olvasztották a nyersvasat, és az arány még a századfordulóra sem esett 57% alá. 1885-ben 145 vaskohó közül 88 még nem alkalmazta a meleglevegő-befúvást, és számuk csak a századfordulóra csökkent 32-re.

A vastermelés a reformot közvetlenül követő évtizedben nem nőtt, hanem csökkent és változatlanul az Urál régi típusú, elavult technikája uralta a vasipart.

A vasútépítés azonban már az 1870-es évektől meggyorsította a vasipar fejlődését. A 19. század nyolcadik évtizedében az orosz vasérctermelés 33%-kal

*Vasérc- és nyersvastermelés Oroszországban***

Év	Vasérctermelés millió pudban	Nyersvastermelés millió pudban
1870	45,9	20,7
1880	60,2	26,1
1890	106,3	55,2
1895	168,0	86,8
1900	367,2	176,8

---

* Az orosz iparfejlődés összefoglaló leírásai közül lásd: Ljascsenko: 1952,; Hromov, 1950. többször idézett munkái mellett újabban Gregory, P.: Socialist and Nonsocialist Industrialization Patterns. A Comparative Appraisal. New York—Washington—London, 1970.

** Ljascsenko, 1952. 147—148.

emelkedett, a kilencedik évtizedben 55%-kal, a század utolsó évtizedében pedig 267%-kal. A nyersvastermelés 1860 és 1870 között nem emelkedett, 1870 és 1880 között 33%-kal nőtt, a kilencedik évtizedben több mint megkétszereződött, majd a század utolsó évtizedében ismét több mint háromszorosára emelkedett.

A rendkívüli fellendülés nem egyszerűen a régi orosz vasipar újjáéledése nyomán következett be. Az orosz vasipar új központjai épültek ki a Don- és Donyec-medencében. E vidék hatalmas vasérctartalékai korábban ismeretlenek vagy kihasználatlanok voltak. (Egyébként is, az itteni érc kiaknázása megfelelő fa hiányában hatalmas szállítási költséget követelt volna.) Most viszont a szén és a vas — mely a 19. században oly nagy jelentőségű volt — közelsége átalakította e vidék, sőt egész Oroszország ipari képét. Míg 1870-ben a vasérc 2,8, a nyersvas 1,4%-a származott délről, addig 1890-ben 21,6, illetve 24,3%-a, a századfordulón pedig már 57, illetve 51,8%-a. Az Urál-vidék, amely korábban a vastermelés kétharmadát biztosította, már csupán 28%-kal részesedett. Mint Oroszországnak, de sok vonatkozásban Európának is egyik legnagyobb iparvidéke, a Don- és Donyec-vidék ipari bázisának kialakulása az indító lökést a vasútépítéstől kapta. Ám ahogy az orosz vasútépítés elválaszthatatlan volt az orosz gazdaság bekapcsolásától az európai gazdaság vérkeringésébe, ugyanúgy az új vasipar kialakulása is csak a nemzetközi összefüggésben válik érthetővé. Nemcsak azáltal, hogy az orosz vasutak kiépítése is nagymértékben az Oroszországba áramló külföldi tőke tevékenységének eredménye volt, hanem közvetlenül is. A tőkeigényes vasipar és kohászat aligha juthatott volna megfelelő pénzügyi forrásokhoz, ha kizárólag a belső tőkefelhalmozásra hagyatkozik. Az a kombináció, melyet az orosz gazdaságpolitika a külföldi tőke bevonásával a vasútvonalak kiépítésére alkalmazott, az 1890-es évektől új jelentőséget kapott. Witte a modernizálás értelmezésébe először vonta be az ipar fejlesztésének programját.

„Minden állam gazdasági fejlődésének történetében az ipari alapok megteremtése alapvető fontosságú fordulópontot jelent. A tisztán mezőgazdasági országok szegényebbek azoknál, melyek sokoldalú munkamegosztással és a jólét egyéb forrásaival is rendelkeznek”* — írta egyik, a cárhoz intézett memorandumában.

Witte látta, hogyan jönnek létre a vasútépítéssel a hazai vas- és szénipar kifejlesztésének lehetőségei, sőt mintha a továbbgyűrűző hatásokkal is tisztában lett volna. A keresletteremtő hatás felismerése ellenére azonban nyitva maradt a kérdés, hogy vajon a növekvő kereslet változatlanul Nyugaton talál-e fedezetet, vagy a hazai iparnak nyújt-e hathatós ösztönzést. E tekintetben a szabadkereskedelmi politika a külföldi iparnak kedvezett. 1877-től azonban a vámemelések, amelyeket először inkább fiskális okok ösztönöztek, új helyzetet teremtettek, s a nehézipar az elsők között kapott hathatós vámvédelmet. A nyersvasra, a vastermékekre, a szénre, a mozdonyra bevezetett vámok mindinkább ipari protekcionista jelleget nyertek. A formálódó ipari burzsoázia és annak különböző érdekképviseletei természetesen messzemenően biztatták a kormányt a vámok emelésére.* Oroszország társadalmi és hatalmi erőviszonyai mellett azonban aligha feltételezhető, hogy a burzsoázia kellő erővel rendelkezett volna e gazdaságpolitika kierőszakolására. A nagy befolyású kormánybürokrácia koncepciózus vezető képviselőinek támogatása nélkül erre aligha lett volna lehetőségük.

---

* Laue, 1969. 203.

Az 1891-es vámtarifa már kimondottan ipari protekcionista jellegű volt, és 1868-hoz képest a legtöbb iparcikk vámját legalább három-négyszeresére emelte.** A protekcionizmus különösen a kohászat, a gépipar és a pamutipar termékeire vonatkozóan érvényesült. A magas vámok természetesen ellentmondásosan hatottak, hiszen megemelték a belső árszínvonalat, és ezzel szűkítették a belső piacot, csökkentették a mezőgazdaság vásárlóképességét. Az ipari fejlődés nekilendülésében, ennek ellenére, az állam vámvédelmi intézkedései fontos szerepet játszottak. Elfogadható-e tehát A. Gerschenkron tézise — térhetünk vissza e többször is érintett kérdésre —, amely az állam különleges szerepét hangsúlyozza az orosz iparfejlődésben. Módjával. Az állam beavatkozó intézkedései — és a vámok mellett a vasúti tarifapolitikára, megrendeléseire is utalnunk kell — vitathatatlanul bizonyos lehetőséget teremtettek az orosz nehézipar kibontakozásának. Mégis, a tények azokat igazolják, akik hangsúlyozzák, hogy az orosz állam közvetlen közreműködése az ipar fejlesztésében meglehetősen korlátozott volt,*** és jelentősebbnek ítélik az állam közvetett szerepét.

Vannak, akik ez utóbbit inkább eszmei vonatkozásban emelik ki, mintegy az állami propaganda szerepét hangsúlyozva,**** de ennél fontosabbnak tűnik, hogy az állam ösztönözte, előmozdította, sőt közvetítette — a belső tőkehiány áthidalására — a külföldi tőke nagyarányú importját.***** Végül maga Vitte is világosan látta, hogy tervének sikeres keresztülvitele nem korlátozódhat csupán még oly jelentős állami intézkedésekre, s szükség van az orosz tőkefelhalmozás hiányának pótlására.

1899-ben II. Miklós cárhoz intézett híres memorandumában egyértelműen leszögezi: „A külföldi tőke nem hatolhat be az országba olyan könnyen és szabadon, mint amennyire szükséges volna, hogy fennmaradhasson ez a folyamat mindaddig, amíg erre az országnak szüksége lesz... Mivelhogy Oroszország jelenlegi gazdasági helyzetében a külföldi tőke beáramlása lehet a belső tőkefelhalmozás felgyorsításának is a legfőbb eszköze, szükségesnek látszik, hogy a külföldiekkel kapcsolatos törvényhozásunkat egyszerűsítsük."*

---

* Ljascsenko, 1952. 181.; Kahn, 1967. 472.

** Az orosz vámok általános színvonala 1869—1876 között az áru értékének 12,8%-ára rúgott, 1891 után 33%-ra emelkedett.; Pokrovszkij, 1947.; Netzold, J.: Agrarfrage und Industrialisierung am Vorabend des Ersten Weltkrieges. Saeculum, 1966.; Ljascsenko, 1952. 414—415.

*** Kahan, 1967. 470—477.

**** McKay, 1960. 5—11.

***** Berend—Ránki, 1976. 91—92.

Nem elég Witte memorandumának — amelyet egyébként a cár és a kormány nem volt hajlandó maradéktalanul elfogadni — azt a mozzanatát kiemelni, melyben a külföldi tőke bevonásának elengedhetetlen szükségességét hangoztatta. Nem kevésbé fontos, hogy abból indult ki: van, illetve lenne elég tőke a nemzetközi tőkepiacon, amennyiben Oroszország végrehajtja azokat a belső reformokat, amelyek a külföldi tőke eredményes és zavartalan működéséhez szükségesnek látszanak.

A nemzetközi tőkepiacon ezekben az évtizedekben — mint láttuk — valóban tőkebőség uralkodott. Külföldi tőke befektetése az orosz iparba akkor is elképzelhetőnek tűnt, ha e befektetések túlnyomó részét ebben az időszakban általában a fix kamatozású államkötvények vásárlása, vasúti-elsőbbségi kötvények kibocsátása kötötte is le, és a nagyobb kockázattal járó ipari beruházásokkal szemben bizonyos tartózkodás mutatkozott. Az újonnan feltárt Don- és Donyec-medence kiváló minőségű szenével és vasával ugyanis ideális terepnek ígérkezett a külföldi tőkebefektetések számára. „A termelési tényezők kombinációjának ily szerencsés alakulása kevés helyen volt csak elmondható. Jó minőségű szén, gazdag vasérclelet, olcsó munkaerő és hatalmas — vámokkal védett — belső kereslet. 1888 és 1900 között így tehát Ukrajnában 14 nagy acéltermelő kombinát keletkezett, egy kivételével valamennyi külföldi tőkével."**

A külföldi tőkével kapcsolható össze a Krivoj Rog-i vasérctelepek és a vidék legnagyobb szénbányáinak feltárása. A nyolcvanas évek közepéig Oroszország déli vidéke mindenekelőtt a szénbányászat által vált ismertté, az itt működő két kohó ekkor még nem volt túl jelentős. Mihelyt a Krivoj Rog-i vasércet felfedezték és vasútvonallal a Donyec-vidék szénbányáival összekötötték, a kohászat számára a fejlődés feltételei különösen előnyössé váltak. Ehhez azonban nemcsak a tőkeszükséglet, de a modern technológia meghonosítása szempontjából sem voltak megfelelőek a belső források. Ez a nagy nehézipari bázis vált a külföldi tőke ipari befektetéseinek első nagy állomásává.

1880-ig, amikor a vasútépítésbe fektetett külföldi tőke összege már több mint 2 milliárd rubelre rúgott, az iparban a külföldi befektetés még elenyésző volt. Bár eltérő számítások állnak rendelkezésre, mégis 1881-ben legfeljebb 50 millió rubelre tehető az ipari részvénytársaságokba fektetett külföldi tőke, amely az összes ipari részvénytőke 17%-át tette ki. Ha figyelembe vesszük, hogy ebben az időben a részvénytársasági forma még nem volt nagyon elterjedve az orosz iparban, akkor a külföldi tőke valóságos szerepét még csekélyebbnek ítélhetjük. A külföldi tőke ipari tevékenysége 1893-ig valamelyest ugyan felgyorsult, de még mindig nem vált túl jelentőssé; 12 esztendő alatt alig 100 millió rubel, a külföldi befektetések $^{1}/_{6}$-a jutott az iparba, amely azonban már az ipari részvénytőke 26%-át tette ki. A következő hét esztendő viszont már az ipari behatolás teljes kibontakozásának időszaka volt. 1900-ban 640 millió rubel külföldi tőkét fektettek az iparba, amely az összes befektetés 45%-át tette ki. (Az arányok ez esetben is a részvénytőkéhez viszonyítanak, ekkor azonban már a nagyvállalatok többsége részvényes formában működött, s ez különösen érvényes volt a nehézipar esetében.) A század végén Oroszországba áramló külföldi tőke (872 millió) 33%-át ekkor már az iparba fektették.*

---

* Szidorov, A. L.—Volubujev, P. V.—Geltyev, M. Ja.—Grugyin I. F. (ed.): Dokumenti po isztorii monopolisztyicseszkovo kapitalizma v Rosszii. Matyeriali po isztorii SZSZSZR. 6. kiad. Moszkva, 1959. 173—195.

** McKay, 1960. 43—47.

1890-ben az orosz iparba fektetett külföldi tőke 44%-át a bányászatra és kohászatra, 12%-át a gépiparra és 26%-át a textiliparra fordították. 1900-ban a bányászat és kohászat aránya már 54, a gépiparé 24%-ot tett ki, míg a textiliparba fektetett tőke az összes ipari befektetésnek már csak 11%-át érte el. A bányászati és kohászati orientáció a külföldi tőke területi elhelyezkedésében is tükröződik, hiszen a külföldi befektetések 40-45%-a a Donyec-vidékre irányult.** A külföldi vállalkozók ugyanis elsősorban a kedvező kohászati adottságok, továbbá a kaukázusi olajvidék és a pétervári ipar előnyös közlekedési és piaci feltételei között találták meg leginkább számításaikat.

A lengyel, finn és balti ipari központok kialakulása

A nehezen bontakozó orosz modernizáció sajátos lendületet adott a 18—19. század fordulójától a hatalmas birodalomba bekebelezett lengyel, finn és balti területek gazdaságának.

A széthulló lengyel nemesi állam a 18. század végén az osztozkodó Poroszország, Ausztria és Oroszország könnyű zsákmánya lett: az 1772. évi szentpétervári megállapodás, majd az 1793-as és végül a harmadik, 1795-ös felosztás, majd pedig — Napóleon átmeneti sikerei után — az 1815. évi bécsi kongresszus Lengyelország területének közel kétharmadát, lakosságának pedig közel felét, az ún. kongresszusi Lengyelországot az Orosz Birodalomhoz csatolta.

---

* Gille, B.: Histoire économique et sociale de la Russie du Moyen Âge au XXe siècle. Paris, 1949. 186—188.

** A külföldi tőkére vonatkozóan Bovikin már idézett tanulmánya mellett lásd: Ol', P. V.: Inosztrannije kapitali v narodnom hozjajsztve dovojennoj Rosszii. Leningrád, 1925.; Eventov, I.: Inosztrannije kapitali v russzkoj promislennosztyi. Moszkva, 1935.; Ananyics, B. V.: Russzkoje szamogyerzsavije i vnyesnyije zajmi v 1898—1902 gg. In: Iz isztorii imperializma v Rosszii. Moszkva—Leningrád, 1959.; Bonwetsch, B.: Das ausländische Kapital in Russland. Bemerkungen zum Forschungsstand. Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, Neue Folge 22. köt. 3. 1974.

Lengyelország felosztása

Ország	Terület %	Lakosság %
Poroszország	20	23
Habsburg Birodalom	18	32
Oroszország	62	45

Az I. Sándor cár által 1815 decemberében kiadott lengyel alkotmány által létrehozott Lengyel Királyság jelentősebb autonómiáját ugyan az 1830—1831. évi felkelés után egyre jobban megnyirbálták, sőt erőszakos oroszosításhoz folyamodtak, s a cári rendszer lényegéből következően a politikai szabadság szigorú korlátozása, kulturális elnyomás és a lengyel nemzeti fejlődés megakadályozására irányuló törekvés rendkívül erőteljesen érvényesült, a birodalomhoz csatolt Lengyelország gazdasága bizonyos lépéselőnnyel rendelkezett a nálánál fejletlenebb orosz területekhez képest. Míg a másik két lengyel terület esetében a piacot nem a hazai ipar, hanem a német, illetve az osztrák—cseh ipar uralta, addig a kongresszusi Lengyelország gazdaságának éppen az adott lökést, hogy saját belső piaca mellett a tág és elmaradott orosz piac is rendelkezésére állt.

Ugyanezen évtizedben kebelezte be az orosz cár — a 12. század közepe óta Svédországhoz tartozó — Finnországot is, amely a 18. században már többször is gazdát cserélt, de az 1809. évi frederikschavni béke tartósan az Orosz Birodalomhoz kapcsolta. A nagyhercegségi rangra emelt Finnország az 1816. évi évi szabályozásban jelentős autonómiát kapott, ügyeit szenátusának, sőt az 1870-es évektől országgyűlésének közreműködésével irányították. Igaz, a későbbiekben itt is az autonómia korlátozására és erőszakos oroszosításra került sor, s az 1910-ben kiadott cári dekrétum elrendelte Finnország teljes közigazgatási beolvasztását is. Ennek ellenére, az elmaradott Finnországra vonatkozóan ugyancsak elmondható, hogy műveltségi és gazdasági szintje egyaránt meghaladta az orosz birodalmi központ fejlettségét, és ez, a széles piacok adottsága mellett — a kongresszusi Lengyelországhoz hasonlóan — sajátos lehetőségeket biztosított számára.

A különlegesen széles birodalmi piacok kihasználási lehetőségét Lengyelország számára megkönnyítették az orosz birodalmi központnál kedvezőbb belső intézményes feltételek.

Bár a Napóleonhoz fűzött remények a lengyel függetlenséget illetően gyorsan eltűntek, néhány intézkedés kétségtelenül maradandónak bizonyult. Mindenekelőtt a Code Napoléon bevezetése, amely a modern gazdaság számára megfelelő jogi formákat teremtett, korábban, mintsem azt a gazdasági körülmények valóban igényelték volna. A jobbágyság jogi formáinak felszámolása, a föld áruvá nyilvánítása, a kereskedelmi jog bevezetése az első lépések voltak, amelyeket az első hitelegyesület megalakulása (1825) és a kereskedelmi kamara létrehozása (1815) követett. 1828-ban a cári rendelet nyomán jött létre a Lengyel Bank, amely később sok vonatkozásban a belga Société Générale-t tekintette példaképének. Viszonylag hamar indult meg a közlekedés kiépítése is. Varsót először Béccsel kötötte össze vasút, amelyet már 1845-ben megnyitották, és nagyjából erre az időre tehető a Nyement és a Visztulát összekapcsoló csatorna megépítése is. Mindezek a kezdeti lépések kísérőjelenségei voltak csupán annak a megélénkülő áruforgalomnak, amelyet a bécsi kongresszusnak — egyébként Lengyelország felosztását megpecsételő döntése — a vámszabályozásra vonatkozó határozata ösztönzött. Ez a határozat ugyanis, amikor a Lengyel Királyságot Oroszországhoz csatolta és gyakorlatilag szabad áruforgalmat vezetett be a két ország között, egyidejűleg fenntartotta az áruforgalom szabadságát a volt lengyel területek között is. E sajátos „bel-lengyel kereskedelem” az Oroszországhoz tartozó kongresszusi Lengyelország számára sajátos közvetítő szerepet biztosított, hiszen Poroszországból és Ausztria—Magyarországról Lengyelországon keresztül vámmentes utat teremtett az egyébként erősen védett orosz piacok felé. A félkész német (lengyel) áruk az Oroszországhoz tartozó lengyel területek fejlődésnek induló ipari üzemeiben nyerték el végleges formájukat, hogy azután az orosz piac szükségleteit elégítsék ki, viszonylag könnyen legyőzve az orosz parasztipar, vagy nemegyszer jobbágymunkával dolgozó orosz manufaktúrák versenyét. A lengyel textiláruk viszonylag korán betörtek az orosz piacra és Łódź az orosz exportnak termelt textiláruk révén indult különleges fejlődésnek.*

Az alig 4-5 milliós Lengyelországnak az orosz piac akkor is nagy ösztönzést adhatott, ha az 1830—31-es felkelést követő erős cári abszolutizmus számos gátat állított a gazdasági fejlődés elé, és 1857-ben mindössze 56 364 ipari munkás képviselte az ipari civilizációt, a még erősen önellátó gazdálkodást folytató, elmaradott mezőgazdasági környezetben.

Az orosz—lengyel vámhatárok teljes lebontása 1851-ben az orosz birodalmi egységpolitika világos jele volt, mégis, amikor az 1860-as években Lengyelország a legfontosabb vasútvonalak kiépítésével — részben Szentpétervár és Moszkva, részben Belorusszia felé — a megfelelő szállítási lehetőséghez jutott, a birodalmi piac nagy ösztönzést adott a lengyel iparfejlődésnek. A lengyel ipar addig jelentéktelen 21 millió rubeles termelése az ezt követő első 20 évben megháromszorozódott, majd a következő két évtizedben közel megnégyszereződött, és 240 milliós értékre emelkedett. A vezető iparág, a textilipar 1890-ben az egész termelés 40%-át állította elő. A 150 000 ipari munkásból 60 000 ebben az iparágban dolgozott. A pamutipar egymaga 26 000 munkást foglalkoztatott, és orsóinak száma az 1840-es 27 000 darabról 1870-re 290 000-re, majd az 1880-as évek végére 600 000 darabra emelkedett.

---

* A lengyel gazdaság történetére lásd: Luxemburg, R.: The Industrial Development of Poland. New York, 1977.; Kostrowicka, I.—Landau, Z.—Tomaszewski, J.: Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku. Warszawa, 1966.; Kołodziejczyk, R.—Gradowski, R.: Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce. Warszawa, 1974.; Pietrzak—Pawłowska, I. (ed.): Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX. i XX wieku. Warszawa, 1970.

Az ipar összesen 51 800 lóerőt alkalmazott 1890-ben, ennek több mint a fele a textiliparban volt található, további 20%-a pedig a bányászatban. Ezek az adatok nagyjából fel is vázolják a lengyel iparfejlődés első szakaszának legfontosabb tendenciáit. A fejlődés mégoly impresszív üteme mögött azonban ekkor még igen alacsony abszolút értékek húzódtak meg. Az alkalmazott 50 000 lóerő az ekkor már közel 10 milliós országban, és a 150 000 ipari munkás, amely a lakosságnak nem egészen 2%-át tette csupán ki, rendkívül alacsony ipari fejlettségre utalt.

Ennek ellenére Lengyelország — amelynek egy főre jutó termelése így is kétszerese volt az orosznak — ebben az időszakban az Orosz Birodalom harmadik legfontosabb ipari körzetévé vált, s jelentőségét csak a moszkvai és pétervári ipari körzetek előzték meg. Ebben az időben, amikor a Don- és a Donyecvidéki ipar még csak fejlődésének kezdeteinél tartott, Lengyelország termelése az orosz birodalom széntermelésének 40%-át, az acéltermelésnek 23%-át és a vastermelésnek 15%-át állította elő. A lengyel textiltermelés az Orosz Birodalom termelésének 20%-át tette ki, de a gyapjúiparban és a ruházati iparban ennél lényegesen nagyobb volt. A 19. század nyolcvanas éveiben a 140 legnagyobb lengyel gyár termelésének 47%-át értékesítette csak a belső piacon, míg termelésük nagyobbik hányadát az orosz piacon helyezték el. Az orosz piac kiemelkedő jelentősége tehát nyilvánvaló a lengyel iparosodás megindulásában. Legalább ennyire egyértelmű, hogy a szerény lengyel ipar belső piaca mennyire elmaradott volt. A belső piac potenciális lehetőségei ugyanakkor egyértelműen kirajzolódnak a népesség gyors növekedésében. A Lengyel Királyság lakossága 1850-ben 4,8 millió, 1865-ben 5,3 millió, 1900-ban pedig már közel 10 millió főt tett ki. Mi több, a városiasodás is előrehaladt, hiszen Varsó (684 000) mellett már Łódź lakossága is elérte a 315 000-es lélekszámot.

Az 1860-as évek jobbágyreformja számos összefüggésben új helyzetet teremtett a Lengyel Királyság gazdasági fejlődése számára. Igaz, hogy a parasztok személyi felszabadítása még Napóleon idejében megtörtént, ez azonban a majorsági földek kiterjesztésének régóta érvényesülő tendenciáját nem akadályozta meg. A feudalizmus maradványainak leküzdésére, viszonylag rövid időn belül, két javaslat is született. Az elsőt az 1863-ban kirobbant lengyel függetlenségi harc vezetői készítették, s az 1863. január 23-i dekrétummal minden földet a paraszt tulajdonába kívántak adni, a földhöz kapcsolódó valamennyi szolgáltatás megszüntetésével, s az addigi tulajdonosok állami kárpótlásával. A reform megvalósítása azonban végül is a lengyel függetlenségi küzdelmet vérbe fojtó orosz cár dekrétumához kapcsolódott. A cár a lengyel parasztokkal lényegesen nagylelkűbb volt, mint az orosz muzsikokkal. Hogy helyzetét a lengyel területeken megerősítse, a függetlenségért harcoló lengyel földesurakkal szemben hajlandó volt a parasztokat támogatni. Az 1861-es rendelet tehát radikálisabb, mint amilyen a felkelés földreformprogramja volt, s nemcsak megszüntette a földesúri szolgáltatásokat, nemcsak paraszti tulajdonba adta a jobbágytelkeket, de hajlandó volt a 19. század közepén nagy méreteket öltött földesúri kisajátítást is orvosolni, amennyiben 1846 után a parasztoktól különböző módon és címen elvett földekből mintegy 1 millió hektárt ismét visszaadott a parasztoknak. A jobbágyfelszabadítás végül is 695 000 családnak 4,4 millió hektár földet juttatott. A parasztok 30%-a a 2 hektáron aluli, 40%-a 2 és 9 hektár közötti, végül további 30%-a 9 hektár fölötti földterülettel rendelkezett. A század utolsó évtizedeiben a paraszti földterületek még tovább is növekedtek. Ennek ellenére a földnélküliség mégis tömegeket késztetett amerikai kivándorlásra, hiszen a nagybirtok a kongresszusi Lengyelország területén a föld 54%-át foglalta le. A lengyel mezőgazdaság, a hasonló elmaradottsági szinten álló agrárországokhoz viszonyítva, nem vált a gazdasági modernizálás kiinduló- és húzóerejévé. A mezőgazdaság közepes ütemben fejlődött, a legfontosabb növények esetében az össztermelés szintje 1890 és 1913 között 50 és 100% között mozgott. A burgonyatermelés emelkedése gyorsabb, a gabonaféléké lassúbb volt. A növekedés csekély része származott a termelékenység fokozásából, hiszen a hozamok 10—25%-kal emelkedtek csupán. Az állatállomány gyarapodása sem utal arra, hogy a mezőgazdaság húzóerőt jelentett volna az ipar számára, és a belső piac növekedésével megfelelő keresletet támasztott volna. A lóállomány ugyan megkétszereződött, de a többi háziállatfajták száma csökkent. A mezőgazdaság mérsékelt fejlődése mind a piac, mind a munkaerő-ellátás szempontjából biztosította ugyan az iparosodás alapvető követelményeit, a gazdasági fejlődés fő húzóerejévé a birodalmi munkamegosztás keretei között sohasem válhatott. A mezőgazdaság szerény volumenű exportfeleslege távolról sem volt elegendő a tőkebehozatal igényeinek fedezésére vagy olyan kereskedelmi mérlegtöbblet eléréséhez, amely a modern technika nagyobb mérvű importját biztosíthatta volna. Az adott körülmények között viszont, midőn a falun a nyomor, az elmaradottság csak lassan, alig-alig szorult vissza, a belső piac inkább a népesség létszámnövekedése, semmint az egy főre jutó fogyasztás vagy jövedelem emelkedése következtében bővült. A tőkehiány miatt alacsony maradt a hitelellátás, a hitelhiány következtében gyenge volt a technikai fejlődés, a technikai fejlődés hiánya miatt gyengék voltak a hozamok, az alacsony hozamok pedig alacsony jövedelmeket hoztak és az alacsony jövedelmek gyenge tőkefelhalmozást biztosítottak. Ezzel a kör bezárult: a szegénység bűvös köre megbénította a lengyel falvak felemelkedését.

A lengyel gazdasági fejlődés ütemét nem csupán a mezőgazdaság lassú modernizálódása fogta vissza. A késői indulás és annak gazdasági, történelmi körülményei, a cári Oroszország keretei súlyos akadályokat állítottak. Az ipari fejlődés megindulása ellenére az 1870-es évek még inkább az infrastrukturális előfeltételek kiépítésének évei. A kereskedelem megélénkült, és ebben lényeges szerepet játszott a német gazdaság érdeklődése az orosz piacok iránt, amelynek a kongresszusi Lengyelország egyszerre volt első haszonélvezője és részben közvetítője.

A vasútvonalak kiépítése során az 1870—1880-as években már az ipari körzetek is vasúthoz jutottak. A közel 4000 km hosszú vasúthálózat 100 000 lakosra 29 km, 100 km^2 területre pedig 2,9 km hosszúságú vaspályával csupán a balkáni vasúthálózat színvonalának felelt meg.

A lengyel vasutak is fontos szerepet játszottak a külföldi tőkebehatolásban, hiszen a belső tőkefelhalmozás még távolról sem jutott arra a szintre, hogy a vasutak tőkeszükségletét kielégítse. Igaz, hogy a tőkék összegyűjtésének legfontosabb intézményei, a bankok, az 1860-as évektől mind nagyobb szerephez jutottak, és túlléptek az egyszerű takarékpénztári vagy mezőgazdasági hitelellátó funkción, a fő üzletág azonban mégis a rövid lejáratú kereskedelmi hitelezés maradt. Ipari befektetések vagy nagy vasúti invesztíciók még egyáltalán nem jöhettek szóba. A két legjelentősebb hitelintézet az 1870-es évek elején létesült. A Varsói Kereskedelmi Bank és néhány más nagybank, pl. a Łódźi Kereskedelmi Bank fontos szerepet játszott a gazdaság finanszírozásában. A Varsói Kereskedelmi Bank vezető szerepét nagyobb tőkeereje és erős német kapcsolatai alapozták meg. A megfelelő tőkeerő lehetővé tette, hogy ne csak a vasúttársaságok finanszírozásában vegyen részt, de a cukor- és a vegyiparban, valamint a szénbányászatban is érdekeltséget szerezzen. A vezető textiliparban a külföldi tőke közvetlen részesedése lényegesen kisebb volt, s a vállalatok hitelkapcsolatai inkább a hazai, főleg a łódźi bankokhoz fűzték. A lengyel bankok tőkeerejére vonatkozó adatok viszont arra utalnak, hogy — az orosz hitelintézetekhez hasonlóan — mind a tőkeállomány, mind a betétek gyűjtése tekintetében csak a századforduló után tapasztalhatunk valóságos fellendülést. A századforduló után, mint általában az Orosz Birodalomban is, megnövekedett a francia tőke szerepe, a német tőke, noha pozíciói erősebbek voltak, nem tett szert egyértelmű vezető szerepre.

A lengyel gazdaság lassú megerősödése, infrastrukturális és beruházási feltételeinek javulása az 1880—1890-es évektől, az erős nemzeti és politikai elnyomás ellenére további ipari térhódítási lehetőségeket teremtett. A gyár kategóriáját a lengyel statisztikák igen alacsony, 5 vagy maximum 10 munkás foglalkoztatásához kapcsolták, ez azonban nem sokat torzít a munkáslétszám és a termelés fejlődését tükröző adatsorokon, hiszen a századforduló körüli fel-

*A lengyel ipar fejlődése**

Év	Gyárak száma	Index	Munkáslétszám	Index	Termelési érték (ezer rubel)	Index
1877	8 349	100	90 767	100	103 404	100
1895	12 987	156	205 877	227	278 600	269
1905	10 479	126	276 747	305	413 858	400
1910	10 000	120	401 000	442	844 000	816

mérések szerint azok az üzemek, amelyek 50 munkásnál többet foglalkoztattak, a gyárak 31%-át tették ki, viszont a munkások 86%-át alkalmazták, és az ipari termelés 88%-át állították elő. A fejlődés üteméből kitűnik, hogy az első, nagyjából a századfordulóig terjedő szakaszban a munkáslétszám több mint megkétszereződött, és az ipari termelés volumene háromszorosára emelkedett. Ezekben az évtizedekben a lengyel ipar egyoldalú exportorientált növekedése játszódott le. Az orosz ipar ugyanis jelentős ütemkülönbséggel elmaradt a lengyel mögött, és az orosz piac egy részét, főleg textíliákban, lengyel áruk uralták. Különösen a textilipar indult igen gyors fejlődésnek. Az orsók száma 1863-ban 116 000 volt, 1875-re 385 000-re, majd 1888-ra 600 000 darabra emelkedett. Két étvized alatt a textilipar munkáslétszáma megkétszereződött és a munkáslétszám 40%-át tette ki. Łódź, ahogyan nevezték, „lengyel Manchester”-ré nőtte ki magát. A kisváros, amely 1821-ben 112 házból állt, 800 lakos élt, de 1837-ben, miután Sziléziából és Szászországból is megindult a gyárosok áttelepülése, 10 000 lakosú helységgé növekedett, 1878-ban érte el a 100 000-es lélekszámot, és 1895-ben már 315 000 lakossal a lengyel ipari termelés mintegy $^{1}/_{3}$-át itt állították elő. Az 1880-as évek végén 240 textilgyár működött Łódźban, amelyből 116 ugyan inkább manufaktúrajellegű kisüzem volt, kevesebb mint 15 munkással, de 27 gyár 100—500 munkást és 10 üzem több mint 500 munkást foglalkoztatott. A legnagyobb gyárak közül többet külföldi, német vagy francia cégek alapítottak, hogy üzemeikkel áttörjék az orosz piac védővámos korlátait. A textilipar volt tehát az iparosítás vezető szektora, és bár az 1890-es években különösen a Moszkva környéki textilipar megerősödött, és a moszkvai gyárosok éles harcot vívtak a łódźiakkal, amihez nemegyszer szerették volna az orosz kormány segítségét is igénybe venni, mégis úgy tűnt, hogy a lengyel textilipar vezető szerepe a későbbiekben is megmaradt, és változatlanul a jelentős oroszországi exporton nyugodott.

---

* Kula, W.: Historia gospodarcza Polski 1864—1918. Warszawa, 1947. 42.

Egy 1910-ből származó számítás szerint a lengyel textilipar termékeit a következő arányban helyezték el a birodalmi piacokon:

*Lengyel textiltermelés értékesítése %-ban**

Lengyel Királyság	36
Litvánia	6
Fehérorosz kormányzóságok	8
Ukrajna	14
Odessza, Harkov	10
Lett-, Észt-, Finnország	2
Moszkva környéke, Szibéria, Távol-Kelet	10
Kaukázus, Orosz-Közép-Ázsia	8

A textilipar vezető szerepét tehát sikerült megőrizni, és ez erőteljesen rányomta bélyegét a lengyel gyáripar belső struktúrájára.

*A lengyel gyáripar szerkezete 1910-ben***

Iparág	Munkáslétszám ezer főben	%	Termelési érték millió francia frankban	%
Textilipar	175,7	43,8	1 031,3	45,3
Élelmiszeripar	42,5	10,6	409,9	18,0
Bányászat, kohászat, vas- és gépipar	107,7	26,8	451,8	19,8
Építőanyag-ipar	23,1	5,8	80,6	3,5
Vegyipar	9,2	2,3	79,0	3,5
Egyéb iparágak	42,8	10,7	226,6	9,9
Összesen	401,0	100,0	2 279,2	100,0

Az ipari munkásság közel 44%-a dolgozott tehát a textiliparban, amely a gyáripari termelés 45%-át állította elő. A łódźi textilipari központ mellett a másik nagy ipari központ, a sosnowieci is főleg a textiliparon alapult, itt azonban már szerepet játszott a lengyel ipari fejlődés másik jelentős tényezője, a szénbányászat is. A vasút és a textilgyárak szénfogyasztása mellett a szénlelőhelyek gyors kifejlesztésében is nagy szerepet játszott az orosz piac. Odessza, Moszkva, Szentpétervár és Dél-Oroszország a lengyel szén fontos piaca volt. Egyes adatok szerint még az 1890-es években is legalább annyi szén érkezett Odesszába Lengyelországból, mint Dél-Oroszországból. A lengyel szén azonban később a Donyec-medence feltárása után nem tudta tartani korábbi pozícióját és nagyobb mértékben kellett a belső piacok felé orientálódnia.

---

* Kostrowicka—Landau—Tomaszewski, 1966. 218.

** Berend—Ránki, 1976. 180.

*A lengyel széntermelés**

Év	1000 tonnában
1878	906,9
1894	3555,9
1900	4109,0
1909	5584,0
1913	6819,2

A lengyel szénbányászat (amelynek termelése 1913-ra elérte a 6,2 millió t-t) fejlődésével párhuzamosan haladt a vaskohászat kiépítése. A vasércbányászat hagyományai visszanyúltak a 18. századra. A régi típusú vaskohók helyét az 1870-es évektől kezdték átvenni a modern Bessemer-, később pedig a Siemens—Martin-kohók. A nyersvastermelés 1864-től a századfordulóig 93 ezer t-ról 451 ezer tonnára emelkedett, és gyors ütemben nőtt az acéltermelés is. (1870-ben 300 000 t, 1903-ban 4,6 millió t.)

A viszonylag olcsó szén és vas hozzájárult a Lengyel Királyság harmadik nagy iparvidékének kialakulásához, amely a főváros, Varsó környékére települt, és jellegét a feldolgozóipar, részben a gépipar ágazatai határozták meg. A gépgyártás mindenekelőtt a fővárosba, illetve környékére összpontosult, mezőgazdasági gépeket, közlekedési eszközöket és részben ipari berendezéseket is gyártottak a nagyobb tőkeigényt és magasan kvalifikált szakmunkát kívánó üzemekben. Tekintettel arra, hogy a lengyel bányászat, kohászat, vas- és gépipar együttes termelése sem tett ki többet az ipari termelés 20%-ánál, maga a gépipar még nem volt jelentős, és az ipari termelésnek mindössze 5-6%-ára rúgott. A Varsó körüli ipari központban az élelmiszeriparnak is volt némi szerepe, főként a nagyvárosi lakosság ellátásában.

---

* Fischer—Houtte—Kellenbenz—Mieck—Vittinghof (ed.): Handbuch der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte 5. köt. Stuttgart, 1985. 596.

A lengyel gazdaságfejlődés egyik legfőbb ellentmondása abban állt, hogy a túlsúlyban levő országban a mezőgazdasági szektor átmenetileg sem vált a gazdaság húzó ágazatává. A mezőgazdasági termelés növekedése nem sokkal haladta meg a népességnövekedés ütemét. A jobb termelési feltételek között és nem utolsósorban olcsóbb bérekkel termelt délorosz búza versenye egyre érezhetőbbé vált. A parasztgazdaságok nemcsak alacsony hozamokkal, de gyenge jövedelmezőséggel is dolgoztak, és az ország mezőgazdasági mérlege az 1890-es évektől passzív lett. A gabonabehozatal ugyan csökkent, de fennmaradt.

Lengyelország exportjában nem az agrárcikkek és a nyersanyag domináltak, hanem a textiláru. Az ország ipari külkereskedelmének aktív mérlege nem a lengyel fejlődés magas szintjéből, hanem az orosz piacon elfoglalt sajátos helyzetéből származott.

*A lengyel gazdaság mutatói**

Év	Ipari termelés		Külkereskedelmi forgalom		Export Oroszországba	3. az 1. %-ában
	millió rubel	index	millió rubel	index		
1850	11,3	5,2	16	3,6	1	8,8
1864	40,5	18,8	45	10,1	11,5	25,6
1880	122,7	56,8	246	55,3	9	7,3
1890	216	100,0	445	100,0	194	90,0
1900	600	277,8	810	182,0	395	65
1910	800	370,4	1213	272,6	515	64,4

Az oroszországi export nemcsak a legfontosabb tétel volt a külkereskedelemben, de egyben az ipari termelés legfőbb ösztönzője is. Jezierski adatai szerint az 1910-es 515 millió rubel kivitelből 349 millió textiláru volt, 60 millió vasáru (a vasexport értéke a századforduló után alig emelkedett), 43 millió állati termék, 16 millió élelmiszer, és a többi megoszlott az egyéb iparágak között. A két vezető iparág termelésének 80, illetve 40%-át exportálták. A belső piac szerepe tehát meglehetősen jelentéktelen volt. Az orosz piac ösztönző hatása tehát meglehetősen egyoldalúnak bizonyult. Elősegítette az iparosodást, de szélsőségesen exportorientált jelleggel, jelentősebb belső ágazati kapcsolatok nélkül. A lengyel textilipar, ha a nyersanyagot jórészt importálta is, továbbgyűrűző hatásai mind a munkaerőpiacon, mind a tőkepiacon egyaránt érvényesültek. Megfelelő belső piac hiányában, alacsony mezőgazdasági és technológiai színvonalon a lengyel ipari termelés és export az orosz piac függvénye maradt.

---

* Jezierski, A.: Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815—1914. Warszawa, 1967. 152—162.

Sok rokon vonás jellemezte a Lengyelországhoz hasonlóan elmaradott gazdasággal rendelkező Finnország helyzetét is az Orosz Birodalomban.* A legnagyobbrészt erdőkkel borított, zord éghajlatú, gyéren lakott ország intézményes feltételei sokkal kedvezőbbek voltak, mint az orosz birodalmi központé.

Finnország népessége 1800-ban mindössze 0,8, 1850-ben 1,6, 1880-ban 2,1 millió főt tett ki, de az első világháború előtt már elérte a 3,2 millió főt, vagyis az évi átlagban 1,03%-os, gyors népességnövekedés nyomán az ország lakossága megnégyszereződött. (A 19. század első felében a népszaporulat kétszeresen is meghaladta a szomszédos skandináv országok növekedését, s még a század második felében, amikor a hatvanas évek rossz termései és súlyos járványok tizedelték a lakosságot, akkor sem maradt el azok mögött.) A preindusztriális társadalom, a falusi termékenység fennmaradása, valamint az új egészségügyi rendszabályok egyaránt hozzájárultak a magas népességszaporulathoz. Az urbanizáció foka oly alacsony volt (1800-ban 5, 1913-ban 15%), hogy a lakosság fejlődését kizárólag a falusi szokások szabták meg. A falusi túlnépesedés e korszakra jellemző levezetése, az emigráció is csak a századforduló körül, tehát egy generációval később indult meg, mint a skandináv országokban. Ehhez képest meglepően gyorsan terjedt az iskolázás, a 19. század végére — éles ellentétben Oroszországgal — szinte teljesen eltűnt az analfabetizmus. A finn szabadparaszti társadalom előzménye, a feudális struktúrák hiá-

*Finnország népességének megoszlása***
(%-ban)

Megnevezés	1880	1890	1900	1910
Mezőgazdaság	75	73	68	66
Ipar	7	8	11	12
Kereskedelem, közlekedés	3	3	5	5
Egyéb	15	16	16	17
	100	100	100	100

---

* A finn gazdaságra lásd: Hjerppe, R.—Pihkala, E.: The Gross Domestic Product of Finland in 1860—1913. Economy and History, 1977. Baar L.—Philip, P.: Zu einigen Fragen der industriellen Revolution in Finnland. Research Report. Helsinki, 1958. Jörberg, L.: The Industrial Revolution in the Nordic Countries. In: Cipolla (ed.), 1973.; Hjerppe, R.—Peltonen, M.—Pihkala, E.: Investment in Finland. 1860—1979. Scandinavian Economic History Review, 1984. 42—59.

** Itt és — ha külön forrásmegjelölés nincs — a következőkben a Finnországra vonatkozó táblázatok forrása: Jörberg, 1973. 392.

nya az új gazdasági és társadalmi folyamatok befogadására alkalmassá tették az országot, és a korlátozott autonómia lehetőségeit is jól kihasználhatóvá tették, előnyt biztosítva Finnországnak az elmaradott birodalmi központtal szemben.

A gazdaság szerkezete a 18. század utolsó negyedéig ennek ellenére rendkívül elmaradott volt.

1880-ban a keresők háromnegyede, de még a világháború előtt is kétharmada a mezőgazdaságban dolgozott, és az iparban foglalkoztatottak alacsony aránya arra utal, hogy a foglalkoztatási szerkezet tekintetében Finnország fejlettsége a magyar szintet sem érte el. 1890-től azonban felgyorsult a növekedés, ha üteme el is maradt a környező skandináv országokhoz viszonyítva. A mezőgazdaságban dolgozók abszolút száma azonban egészen a háborúig nőtt, és a relatív csökkenés is lassú volt. A mezőgazdaság túlsúlya ugyanakkor nem járt együtt a mezőgazdaság magas fejlettségével. A gabonatermelés a 19. század első felében kezdett meghonosodni, de a hatvanas évektől a termelés stagnált, illetve oly kis mértékben nőtt, hogy nem tudta fedezni a hazai szükségletet. A burgonyatermelés ugyan 150%-kal emelkedett, de ez sem ellensúlyozhatta az ország növekvő gabonaimport igényét. A birodalmi piacon ugyanis az orosz gabona versenye oly erősen tartotta magát, hogy a világháború küszöbére Finnország, gabonaszükségletének már felét sem termelte meg. Ugyanakkor azonban erőteljes specializációs ösztönzéseket adott az állattenyésztés és tejgazdálkodás fejlődésének. Míg az ország évi átlagos rozstermelése az 1848—1850 közötti időszakban 210 ezer tonna körül mozgott, 1860-ra 256 ezer tonnát, de 1913-ra is úgyszólván változatlanul 253 ezer tonnát tett ki. (A búzatermelés teljesen jelentéktelen volt.) Ezzel szemben az ország szarvasmarha-állománya gyorsan növekedett: 1824-ben 624 ezer, 1860-ban 1006 ezer, 1907-ben pedig 1492 ezer darabot tett ki. Az éghajlati adottságoknak jobban megfelelő, munkaintenzívebb állattenyésztés és az arra épülő vajtermelés eleinte kimondottan az orosz birodalmi munkamegosztás kedvező hatását tükrözte. Míg a finn behozatalban ugyanis egyre nőtt a gabona aránya, amely a 19. század közepén az import 12%-át, és a század végén már 24%-át tette ki, addig 1860-ban az orosz piacra irányuló vajexport a finn kivitel 14%-át képviselte (a Nyugat-Európába irányuló exportban ez a részesedés csak 9%-ot mutatott). A későbbi évtizedekben, bár az exportált vaj mennyisége 1860 és 1913 között 1,8 tonnáról 12,6 tonnára, vagyis hétszeresére ugrott, az egyéb kivitel még gyorsabb növekedése következtében veszített viszonylagos súlyából. (1913-ban az oroszországi exportnak csupán 2, a nyugati kivitelnek 11%-a volt vaj.)

Bár a kedvező világpiaci árak mellett a vaj a finn export fontos cikke lett, a birodalmi munkamegosztás ebben az esetben sem adott mezőgazdasági ösztönzéseket. Míg 1860-ban az orosz piacra irányuló finn kivitel közel $^1/_3$-a mezőgazdasági termék, 1913-ban ez az arány már az $^1/_5$-öt sem érte el. (A nyugati exportban hasonló jelleggel nem egészen $^1/_4$-ről $^1/_6$-ra csökkent.)

Sokkal nagyobb lehetőséget kínált az ország legfőbb természeti kincse, a fa. Kitermelése — mivel az erdők zöme is parasztok kezén volt — a lakosság egyik legfőbb megélhetési forrását képezte. Az egyre növekvő fakitermelés és fellendülő feldolgozása a fát és faárut emelte első helyre a finn kivitelben. 1860-ban a fa- és fűrészáru-kivitel 268 ezer m^3-es mennyiségével szemben 1913-ban e cikkek exportjának mennyisége 3719 m^3-re, közel 14-szeresére ugrott.

Még nagyobb fontosságot tulajdoníthatunk azonban a feldolgozás mind nagyobb mértékének. 1860-ban ugyanis a kivitel úgyszólván kizárólag tüzelésre szánt nyers fából állott, s a fűrészelés 40%-át még kézzel végezték. 1913-ban a tűzifa aránya az összes kivitel $^1/_6$-ára esett vissza, a kézi fűrészelés pedig gyakorlatilag eltűnt. Az első gőzfűrészt 1857-ben állították üzembe, és a faipar termelése már a hatvanas évek második felétől megháromszorozódott, majd a következő évtizedben ismét 50%-kal emelkedett.

*Finn fa- és papíripar**

Év	Fűrésztelepek		Cellulóz- és papíripar	
	munkáslétszám, ezer fő	termelés, millió korona	munkáslétszám ezer fő	termelés, millió korona
1885	7,3	22,0	2,2	10,2
1895	12,2	40,7	4,8	18,1
1905	21,6	79,0	9,9	43,2

A feldolgozás továbbgyűrűző, mind magasabb formáinak kiépülésére utal a cellulóz- és papírtermelés meghonosítása és gyors fejlődése. A birodalmi munkamegosztás ugyanis — az ipari feldolgozásra könnyebben átállni képes Finnország számára — a végtelen erdőségekkel rendelkező és faexportáló Oroszország piacát is megnyitotta a finn fafeldolgozó ipar előtt. Az orosz piacra irányuló finn exportnak 1860-ban még csupán 2%-a volt papír, 1880-ban már 19, 1913-ban viszont 39%. Érdemes szembesíteni a Keletre irányuló export szerkezeti eltérését a nyugati piacra történő finn kivitellel: ez utóbbi esetben ugyanis a papír jelentéktelen volt, még 1880-ban sem érte el az export 1%-át és 1913-ra is csak 9%-ára emelkedett, ezzel szemben a fa a kivitel 54%-áról (1860) 1880-ig 69%-ára nőtt, és 1913-ban is 60%-át tette ki. A faipari termékek kivitele végül is a hetvenes évek és a világháború között az export 50%-áról 70%-ára emelkedett. Ezen belül a fa 51, a papír és cellulóz 19%-ot tett ki. Az exportiparágak multiplikáló hatása — valamelyest a svéd iparosodásra emlékeztető módon — fokozatosan itt is kibontakozott, és néhány hazai iparág fejlődése is felgyorsult.

---

* Jörberg, L.: Az ipari forradalom Skandináviában. In: Berend—Ránki, 1979. 191.

Az elmaradott, ellátatlan orosz piac az ipar más ágazatainak fejlesztésére is ösztönzően hatott. Joggal állapítja meg R. Hjerppe: „Az orosz piac jobb fejlődési lehetőségeket nyújtott az iparosítás korai szakaszában, mint a belső piac."* Ez annál is inkább igaz, mert külföldi vállalatok nem egyszer finnországi alapítások révén igyekeztek áttörni a magas orosz védővámok falát. (A svéd Rörstrand Társaság által alapított Arabia porcelángyár, vagy a német tőkével létrehozott Dalsbruk fémművek jól példázhatják ezt.) A leglátványosabban az orosz piacra termelő textilipar fejlődött. Az első modern pamutipari vállalat — amely az 1840-es évektől Észak-Európa legnagyobb textilgyára volt — Tamperében kimondottan exportra rendezkedett be. Később Forssában és Vaasában újabb fontos textilgyárak jöttek létre. Hasonló motívumok határozták meg a vas- és fémipari cikkek gyártását is. Míg ilyen tételek a 19. század elején a finn kivitelben gyakorlatilag egyáltalán nem szerepeltek, az oroszországi kivitelnek 1860-ban $^1/_3$-át már ezek az áruk tették ki. A finn exportvasipar helyzetét azonban az 1885. évi orosz vámrendelkezések, amelyek a vámmentes behozatalt megszüntették, alapjaiban rendítették meg. Míg 1860 és 1885 között a nyers- és öntöttvas, illetve vasáruk kivitele kereken 8 ezer tonnáról 26 ezer tonna fölé emelkedett, ezt követően erősen visszaesett, s 1913-ban mindössze 3,3 ezer tonnát tett ki.

Az orosz vámkorlátozások egyébként a finn ipar más ágazataira is csapást mértek, hiszen nem egy finn vagy külföldi tőkével létrehozott gyár — mint például a 200 munkást alkalmazó Rieks tapétagyár — Helsinkiből átköltözött Szentpétervárra.

Összességében csökkent az orosz piacra szállított áruk jelentősége, s az 1860. évi 47%-ról 1913-ra 28%-ra esett vissza, míg a nyugati exportpiacok szerepe 53%-ról 72%-ra nőtt.

Mindezen megrázkódtatások és akadályok ellenére az iparosodás megindulása és a század végén legnagyobb jelentőségre emelkedő fafeldolgozó és papíripar kibontakozása alapjában elválaszthatatlan volt az orosz piacok lehetőségétől. A finn ipar 1885-ben 38 ezer alkalmazottal és 117 millió finn márka termelési értékkel ennek ellenére is csak gyermekcipőben járt. 1913-ra azonban már 109 ezer alkalmazott és 657 millió finn márka termelési érték jelzi az iparosodási folyamat megindulását. A növekvő termelés legfőbb húzóerejét mindvégig a jelentős exportlehetőség biztosította. Jól mutatja ezt, hogy az export részaránya a bruttó hazai termelés $^1/_4$-ét tette ki a 19. század végén. A finn export növekedése 1860 és 1913 között évi átlagban az európai 2,5%-kal szemben

---

* Hjerppe, R.: Finland in the European Economy 1860—1980. Festskrift til Kristof Glamann. Odense, 1982. 122.

3,2%-ot tett ki, s ennek nyomán Finnország részesedése az európai export 0,2%-áról (1860) 0,7%-ára (1913) emelkedett.*

Mindez kimozdította Finnországot a tradicionális gazdaság korábban jellemző állapotából és kibontakoztatta a kor legmodernebb átalakulási folyamatait. Az egy főre jutó bruttó nemzeti termék 87%-os növekedéssel közelített az európai növekedési átlaghoz és nagyjából Ausztria—Magyarország átlagszintjére emelte a finn gazdaságot, amely eljutott az agrár-ipari szerkezet küszöbéig. Finnország ezzel az orosz birodalom egyik legfejlettebb területévé vált, de egyáltalán nem volt hasonlítható a környező skandináv országok színvonalához. A finn vaj kivitele 1910-ben értékben a svéd vajexport felét, a dán vajexportértéknek pedig mindössze 10%-át tette ki. A cellulózkivitel a norvég export $^{1}/_{5}$-ét és a svéd kivitel $^{1}/_{8}$-át érte csupán el.

Finnország egy főre jutó ipari termelése csak egyharmada volt a svéd és kevesebb mint a fele a dán szintnek. Finnország az első világháborúig még nem zárkózott fel az európai színvonalhoz, de megtette a kezdő lépéseket ebben az irányban.

Sok hasonlóságot mutatott a jelentősebb-fejlettebb gazdasági-társadalmi előzményekkel rendelkező Baltikum is, melynek helyzetét, ezúttal, Lettország iparosodásának példáján mutatjuk be.

A világkereskedelembe már korán bekapcsolódott, s ennek nyomán korábban is fejlettebb áru- és pénzviszonyokkal, valamint vállalkozói, kereskedői hagyományokkal rendelkező kicsiny balti országok a cári birodalom legfejlettebb, legiparosodottabb körzeteivé váltak, hiszen belső társadalmi-gazdasági viszonyaik lehetővé tették számukra az elmaradottabb és úgyszólván korlátlan orosz piac lehetőségeinek kiaknázását. Ezt, bizonyos változásokkal és hullámzásokkal, a birodalom vámpolitikája is alátámasztotta. Lettország esetében mindehhez hozzájárult, hogy az 1817. és 1819. évi reformok nyomán Kurzeme és Vidzeme jobbágyait felszabadították, s a mezőgazdasági népesség 70%-át bérmunkások tették ki. A Riga környékén már a 17—18. században is működő manufaktúrák, nem utolsósorban a földesúri manufaktúrák előzményén ugyanakkor a 18. század végétől megindult a gyáripar lassú kialakulása is. 1804-ben az országban működő ipari üzemek közel fele, 1825-ben több mint 80%-a manufaktúra.** S ezek között a fafeldolgozó üzemekben a munkagépek egész sorát alkalmazták. Ez időtől számos külföldi szakember, mérnök és munkás is megjelent, s a lakosság mintegy 7%-át kitevő balti-németek a tőkés vállalkozás fontos úttörőivé váltak.

A gazdaság ipari jellegű átalakulása azonban elsősorban a 19. század közepén nyert nagy lendületet. Ez időtől a korábbi manufaktúrák gyári átalakítása

---

* Bairoch, Europe's... 1976. 154.

** Jenšs, J.: No Latvijas rūpniecības attīstības vēstures 18. gs. beigās — 1860 g. Vēstures problēmas 1962. 5. sz. 187. kk.

— mely már 1830 és 1850 között a lett ipari fordulat kiindulását jelentette — mintegy 100 gépi iparvállalatot hívott életre, mintegy 3-4 ezer gyári munkással.*

A 19. század második felében a lett gyáripar különösen gyors, évi átlagban 9%-os növekedési ütemet ért el.

Részben a hagyományos, helyi ipari alapokon növekedtek a helyi piacra termelő élelmiszer-, építőanyag-ipari és más iparágak. Ezek sorában a lett dohánytermelés 93%-át előállító 8 rigai dohánygyár, a 140-150 hagyományos serfőzde közül kiemelkedett 22 gyári jellegű rigai üzem, mely az ország sörtermelésének 84%-át produkálta, 29 gőzmalom, továbbá 5 rigai és liepajai halkonzervgyár. Hasonlóan helyi jellegű, kisebb gyárak látták el a helyi lakosságot konfekcióáruval és építőanyagokkal. A lett iparfejlődés valódi húzóereje azonban az exportiparok gyors növekedése volt. A fűrészipar, a vajipar, mely termelésének 70, illetve 30%-át a világpiacon értékesítette, a finn (illetve svéd) iparfejlődés vonásaira emlékeztetett. A legtöbb új ipar azonban az orosz piacra építve lendült fel. Ebbe a csoportba sorolható a fémfeldolgozó, a gép- az azbeszt- és a gumiipar, mely termelésének 90%-át, a vegyi, textil-, bőr- és cipőipar, mely termelésének mintegy 70%-át, az üveg-, porcelán- és papíripar, mely termékeinek 60%-át az orosz piacra szállította.

Ez utóbbi, összoroszországi jelentőségű iparok képviselték Lettország gyáripari termelésének mintegy kétharmadát. Az orosz piac ellátására jött létre ezekben az évtizedekben Riga 2 vagongyára. Az Orosz Birodalom huzal- és szöggyártásának kereken egyharmadát a 19. század végén lett vállalatok állították elő. Ugyanezen időszakban Lettország 3 gumigyára az orosz gumiipari termelés 28%-át reprezentálta. A lett fafeldolgozóipar az orosz birodalmi termelés 13%-át, a fémfeldolgozó ipar kereken 10%-át képviselte.

A baltikumi iparosodás jellegzetes húzóerejére vet fényt, hogy a lett ipar a 20. század elején termékeinek csak 26%-át értékesítette Lettországban, s mindössze 7%-ban a birodalmon kívüli világpiacon. A lett ipar termékeinek 67%-át az Orosz Birodalom piacai szívták fel.**

A lett gyárak berendezéseit közel 60%-ban import útján szerezték be, sőt egyes esetekben, mint például a textiliparban, ez az arány a 80%-ot is meghaladta. Fontos eredmények születtek azonban a hazai szellemi-tudományos bázison is. Az 1862-ben alapított Rigai Műszaki Egyetem munkatársai működtek például közre, már ugyanezen évtized végén, a portlandcement-gyártás meghonosításában, ami az Orosz Birodalom egyik legnagyobb cementgyárának kifejlődésére vezetett. E. Arnold, a rigai egyetem elektrotechnikai laboratóriumának vezetője meghatározó szerepet játszott az 1880-as évek végén megindított generátorgyártásban, s a G. Detman elektrotechnikai gyár birodalmi jelentőségre emelkedésében.*

---

* Vö. Vilksz, B. J.: Formirovanyije promislennovo proletariata v Latvii vo vtoroj polovinye XIX. veka. Riga, 1957.

** Nyetyeszin, J. N.: Promislennij kapital Latvii 1860—1917. Riga, 1980. 54. kk.

Mindezek nyomán Lettország, mely az európai Oroszország 50 kormányzósága népességének mindössze 2%-át tette ki, az európai Oroszország ipari termelésének 4%-át állította elő és az oroszországi iparvidékeket tekintve közvetlenül a pétervári ipari központ után következett.

Az orosz piacokra termelő iparok révén Lettország jóval magasabb iparosodási fokot ért el, mint az Orosz Birodalom egésze. A 20. század elején a livoniai és kurlandi kormányzóságok termelésének 47%-át a mezőgazdaság, de 53%-át már az ipar állította elő. Míg a birodalom egészében a foglalkoztatottaknak csak kereken 17%-a dolgozott az iparban és kereskedelemben, addig Lettországban ez az arány a 31%-ot is meghaladta. Míg az európai Oroszországban egy főre kereken 108, addig Lettországban 199 rubel kereskedelmi és ipari forgalom jutott, a tisztán ipari forgalmat számítva pedig 40, illetve 74 rubel az arány, ami jól tükrözi az iparosodottság jóval magasabb fokát. Ugyanezen mutatók alapján az is nyilvánvalóvá válik, hogy Lettország e téren csak az északnyugati, pétervári központ mögött maradt el (302, illetve 97 rubel), de fejlettségében túlszárnyalta a központi orosz iparvidék (160, illetve 68 rubel), a volgai (60, illetve 17 rubel), vagy az Urál (41, illetve 15 rubel) ipari központjainak fejlettségét.

Lettország tehát — mint a Baltikum egésze — az Orosz Birodalom ipari-agrár körzetévé vált. Külön is figyelmet érdemel, hogy a lett iparon belül — az orosz piacra történő szállítások alapján — a korszak olyan progresszív iparágai fejlődtek ki, mint az elektrotechnika, gépgyártás és vegyipar. Lettország ipari termelésének 65%-át a 20. század elején a nehézipar különböző exportágazatai állították elő, míg az erőteljesebben helyi piaci orientáltságú fogyasztási iparok a termelésnek csak 35%-át képviselték.

Ugyancsak szembetűnő, hogy a lett iparvállalatok átlagos mérete — az egy vállalatra jutó forgalom rubel értékében számítva — a századfordulón közel kétszerese volt az európai Oroszország átlagos vállalati méretének.

A korábbi időszakban szomszédos területek bekebelezésével, az úgynevezett „belső gyarmatosítással" terjeszkedő Orosz Birodalomban tehát az a sajátos helyzet állt elő, hogy a 20. század elejére a lengyel, finn és balti területek a birodalom átlagos fejlettségét jelentősen meghaladó, az oroszországinál jóval magasabb iparosodottságú, az orosz piacra exportiparokat kiépítő viszonylag fejlettebb központokká izmosodhattak.

---

* Ivanovskis, V.: Rīgas Politehnikais institūts. In: Latvijas PSR Mazā enciklopēdija. Riga. 1970. 2. d. 209.; Eiduks, G.—Grosvalds, J.: Cementa rūpniecības iesākums un attīstība Latvijas PSR teritorijā līdz 1941. g. In: Par technikas vēsturi Latvijas PSR. 3. Kiad. Riga. 1962. 153—156.

Ha a 19. század utolsó évtizedeiig az Orosz Birodalom európai peremvidéke, a lengyel, finn és balti területek a viszonylag legkedvezőbb iparosodási lehetőségeket élvezhették, a század végétől már valamelyest megváltozott a helyzet és új lendületet nyert az orosz birodalmi központ modernizációja.

Megtorpanás és új konjunktúra: a bankok megnövekedett szerepe az Orosz Birodalomban

A mezőgazdasági exportra és a külföldi tőkebehozatalra alapozott orosz fejlesztési koncepció az 1890-es években mind a vasútépítés, mind az ipari fejlesztés terén eredményesnek bizonyult. Az aranyalapra helyezett rubel és az árfolyam-ingadozások kiküszöbölése segítségével Oroszország pénzügyi helyzetét is sikerült megszilárdítani, és a századforduló után újabb nagy konjunktúra bontakozhatott ki.* A konjunktúra azonban ekkor váratlanul megtört, néhány igen rossz termés követte egymást és ismét éhínség pusztított az orosz vidéken. Az állami kereslet, amely elsősorban a vasútépítés és a fegyverkezés révén, a gyenge belső piacot részben helyettesítette, és a nehézipar fejlődését is előmozdította — sőt a könnyűiparra is továbbgyűrűzött —, nehezen volt fenntartható. Az államháztartás egyensúlyát ugyanis már nagyon megviselte a gabona világpiaci áresése, amely azonos exportbevételért óriási exporttöbbletet követelt. Az állami bevételek fokozása tehát az állami kereslet fenntartásának, és ezáltal a belső tőke képződésének sine qua nonjává vált. A közszükségleti cikkekre kivetett fogyasztási adókkal és az állami monopóliumokkal igyekeztek a bevételeket fokozni, annál is inkább, mivel jövedelemadóból nem nagyon lehetett, a vagyonadóból pedig nem is akarták megoldani. A fogyasztási adókból származó bevételek az állami jövedelmek mintegy $^1/_3$-át tették ki, s a Vitte által bevezetett alkoholmonopólium a költségvetés bevételeinek további 25%-át biztosította. Mindezt kiegészítették az állami birtokok és más monopóliumok bevételei. Ezzel szemben az egyenes adók a bevételeknek mindössze 10%-át adták.** Közvetlen jövedelemadó nem létezett. A regresszív jellegű földadó inkább a szegényparasztot, mint a gazdag földesurat sújtotta, pedig a parasztnak még a század elejéig, a jobbágyreform során birtokába került föld után is adót kellett fizetnie. Ez sem volt azonban elegendő az orosz államháztartás egyensúlyának biztosításához. Ezért a költségvetési kiadások leszorítása érdekében a vasúti beruházások fedezésére külföldi tőkeforrásokat vettek igénybe, s erre a célra, 1861—1881 között további mintegy 250 millió rubelértékben államkölcsönöket vettek fel. 1880 és 1900 között az államháztartás egyéb kiadásainak fedezésére nem vettek igénybe külföldi tőkét, a vasúti kölcsönök, valamint a régi kölcsönök kamatai és tőketörlesztése az államháztartást így is erősen megterhelték, illetve egyre nagyobb kereskedelmimérleg-többletet kellett elérni a fizetési mérleg tartós passzívumának ellensúlyozására. Mindez az orosz gazdaságot érzékennyé tette a külföldi konjunktúra hatásaira, és ennek következtében okozott oly különleges megrázkódtatást a századforduló utáni depresszió. A külföldi tőkebeáramlás ugyanis ezekben az években átmenetileg leállt. Bebizonyosodott, hogy megfelelő belső piac és tőkeképződés nélkül a túlzottan egyoldalúan külső tényezőkre épített gazdaságfejlesztés könnyen megrekedhet, s nélkülözhetetlenné válik a belső tényezők felerősítésével megfelelő ellensúlyozó erőket létrehozni. A gazdaság működése ugyanis állandóan a fizetési mérleg súlyos zavaraiba ütközött. Olyan gyakorlat alakult ki, hogy az esedékes kamatokat és törlesztést, továbbá az importot már nem lehetett a kereskedelmi mérleg többletéből fedezni, tehát újabb és újabb hiteleket kellett felvenni. Ennek azonban ad infinitum való folytatása aligha volt járható. A századforduló utáni rossz termések, mivel az export színvonalát fenn akarták tartani, tömeges éhínséget okoztak. A belső feszültség annyira fokozódott, hogy ez már megkérdőjelezte a folytatott gazdaságpolitika helyességét. Ezeket a hatásokat felerősítette, hogy éppen abban a pillanatban, amikor a századforduló utáni válság következtében a hitelezési feltételek is megromlottak és jóval nehezebb volt a külföldi hitelek felvétele, mint korábban, exportnehézségek is felléptek.* Ezek a gazdasági folyamatok nyilvánvalóan közrejátszottak a társadalmi feszültségek olyan kiéleződésében, amely végül is az 1905. évi forradalmi kísérletbe torkollott. Az orosz forradalom akkor tört ki, amikor az uralkodó eliten belüli ellentétek is fellángoltak és a súlyos agrárproblémákkal küszködő földesurak ellenállása a Vitte-rendszert is megbuktatta. Vitte a kiutat a mezőgazdaság további reformjában, a feudális maradványok további felszámolásában, a tőkés mezőgazdaság megteremtésében látta. A konzervatív kormányzati körök viszont további reform helyett az állandó parasztfelkelések és ipari sztrájkok kíméletlen megfékezésével akarták leküzdeni a válságot, kiegészítve ezt a politikát a falunak nyújtott segítség népszerűnek tűnő jelszavával. Segítség a falunak, azaz segítség a földbirtokosnak, az orosz állam tradicionális támaszának. E koncepció jegyében 1905 őszén Vittét „felfelé" buktatták. Gazdaságpolitikája kudarcba fulladt. A konzervatív törekvések sikertelenségét azonban harmarosan az 1905-ös orosz forradalom bizonyította, s ez ismét kikényszerítette a visszatérést a reformokhoz.

---

* Crisp, O.: Russian Financial Policy and the Gold Standard at the End of the 19th Century. Economic History Review, 6. 1953.

** Ljascsenko, 1952. 190.; Hromov, 1950. 25/e és 25/g táblázat.

Ha a századforduló utáni orosz gazdasági megrázkódtatások összefüggésben álltak a világgazdaság ciklikus megtorpanásával, a nemzetközi konjunktúra hamarosan kibontakozó újabb humán alláz orosz gazdaságban is kezdetét vette a világháború előtti gazdasági fellendülés utolsó szakasza. Az 1908 után kibontakozó gazdasági konjunktúra — amelyet néhány reform árán a cári önkényuralom ideiglenes politikai megszilárdulása kísért — az orosz gazdaság valamennyi főbb szektorát magával ragadta. A századfordulótól 1913-ig terjedő időszak, különösen annak utolsó évei, a mezőgazdaság fellendülését hozták magukkal. A paraszti terhek, miután az 1905-ös orosz forradalmat követően a cári kormány elszánta magát a földbirtokmegváltás további fizetésének beszüntetésére, lényegesen könnyebbedtek. Az agrárárak, amelyek a század utolsó éveiben az amerikai verseny következtében visszaestek, 1906 után újra emelkedtek. Lényegesen javult tehát a parasztság vásárlóereje. A megművelt mezőgazdasági területet mintegy 10%-kal megnövelték. Mivel a gabonával bevetett terület valamivel csökkent, a gyapot, a napraforgó, a cukorrépa, a dohány és a takarmánynövények vetésterülete növekedett.

---

* Ezekre a hitelezési nehézségekre lásd: Ananyics, 1959. 183—218.

Az orosz gazdaság egésze szempontjából a mezőgazdasági fellendülés leglényegesebb hatása az agrárexport — egy évtized alatt értékben — 60%-os növekedése volt. A kivitel közel 60%-át továbbra is a gabona tette ki, de mégis, ez volt az első időszak, amikor a mezőgazdaság más terményei nagyobb helyet kapnak a mezőgazdasági exportcikkek között.*

A mezőgazdasági árak emelkedése az addiginál nagyobb szerepet juttatott a belső piacnak az orosz gazdaság fejlődésében. Bár túlzásnak tartjuk A. Gerschenkron kiélezett megkülönböztetését, miszerint 1905-ig az orosz gazdasági fejlődés a paraszti kényszerexporton alapult, 1906 után azonban már a nyugati fejlődés irányában haladt, melyet csak a háború és a forradalom szakított félbe, mégis a belső piac megerősödésének jelei figyelmet érdemelnek. A külföldi tőke jelentősége ugyan változatlanul fennmaradt, de a belső felhalmozás is erősödött, s az addig meglehetősen gyenge pénzintézeti hálózat kibővült.

Oroszországban a bankok szerepe, mely Közép-Európában és Magyarországon is oly jelentős volt, viszonylag háttérbe szorult. 1860 előtt modern hitelrendszer még egyáltalán nem létezett Oroszországban. A gazdaság és a tőkefelhalmozás elmaradottsága mellett a hitelezés szigorú megkötöttségei is gátolták a modern banktevékenység kialakulását. 1860 után e területen is megindult az átalakulás. A hitelszervezet középpontjában az Állami Bank állt, amely 1894 után a jegykibocsátás monopóliumával rendelkezett. (Korábban ez a kincstár és a kormány hatáskörébe tartozott.) Az orosz Állami Bank azonban, eltérően a nyugati típusú központi bankoktól, a kormány ellenőrzése alatt állt és közvetlenül is nyújthatott hiteleket a gazdaság különböző szektorainak. Az Állami Bankhoz kapcsolódott a Parasztbank és a Nemzeti Bank, amelyek közül 1905-ig inkább csak az utóbbi funkcionált és a földbirtokosoknak nyújtott hiteleket.

A Nyugaton elterjedt kereskedelmi bankok Oroszországban rendkívül lassan nyertek teret. 1864-ben ugyan megalapították az első ilyen típusú bankot, de ennek pénzügyi ereje még jelentéktelen volt. 1873-ban már 33 részvénytársasági bank működött, ezt követően azonban fejlődésük lelassult. A kedvezőtlen konjunktúra mellett ebben közrejátszott a kormányzat aggodalma a túlságosan kiélezett versenytől. Ennek következtében 1900-ban is csak 43, és 1913-ban is csak 50 részvénytársasági bank található a hatalmas országban, s a hitelintézeti hálózat jelentéktelenségén az sem változtat, hogy a részvényes bankok 1900-ban 274, a háború előtt pedig már 778 vidéki fiókkal rendelkeztek.

---

* Ljascsenko, 1952. 282., 414—415.

A létrejött bankok között néhány jelentős nagybank is található: háromnak a vagyona 100—150 millió, további háromnak 60—75 millió rubel között mozgott. A hat vezető nagybank 1900-ban az összes banktőke 46, 1913-ban 55%-át ellenőrizte. 1900—1913 között a bankok tőkeállománya ugyan közel megháromszorozódott, de a századfordulóig vezető helyet betöltő, a külkereskedelemhez kapcsolódó nagybankok, a pétervári Volga—Káma Bank, vagy a Moszkvai Kereskedők Bankja, a századforduló után már visszaestek a modern bankok mögött, amelyek tevékenységükben a hagyományos letéti bank és az új típusú vegyes bank funkcióit egyesítették, s ami még fontosabb, a külföldi hitelek közvetítőivé is váltak.

1913-ban már az Orosz—Ázsiai Bank, az Orosz—Kínai Bank, a Szentpétervári Nemzetközi Bank, az Azov—Doni Bank és az Orosz Külkereskedelmi Bank emelkedett ki az orosz bankok sorából. Mindegyik jelentősebb német, francia s angol tőkekapcsolatokkal rendelkezett, és mindegyik érdekköréhez számos iparvállalat tartozott, különösen a vasiparban valamint a szénbányászatban.*

A tőkék összegyűjtésében szerepet játszott a városi bankok és a takarékpénztárak széles hálózata. A modern hitelrendszer nemcsak behálózta Oroszországot, de hozzá is járult a tőkefelhalmozás meggyorsításához és a megtakarítások mozgósításához.

*Az orosz bankok tőkeállománya millió rubelben***

Év	Összes	Takarékbetét	Folyószámla
1881	749,8	26,8	112,8
1900	1046,6	585,8	168,0
1908	1518,9	896,4	228,7
1914	3646,2	2575,7	545,8

---

* Vö. Hromov, P. A.: Ocserki ekonomiki Rosszii perioda monopolisztyicseszkovo kapitalizma. Moszkva, 1960. 92.

** Crisp, O.: Russia 1860—1914. In: Cameron—Crisp—Patrick—Tilly, (ed.) 1967. 191., 193—195.

Hasonló növekedés figyelhető meg a banktevékenységek esetében is: a leszámítolási hitelek állománya az 1881. évi 477 millió rubelről 1914-ig 2670 millióra növekedett. A bankok összes tőkeereje ugyanezen időszakban 971 millió rubelről 7203 millióra ugrott.

Az adatok egyértelműen tükrözik, hogy az orosz bankrendszer a századforduló, de még inkább 1908 után érkezett el abba a stádiumba, amelyben a belső tőkefelhalmozás közvetítőjeként már kilépett az egyszerű hitelközvetítő szerepéből, és ahogy Lenin fogalmazta az imperializmusról írott munkájában, a gazdasági élet monopolista szervezőjévé vált.

A belső tőkefelhalmozás növekedésének további mutatója volt, hogy az országban kibocsátott kötvények értéke rohamosan, 1908 és 1912 között 900 millióról 1350 millió rubelre növekedett. Az öt év alatt kibocsátott 5,2 milliárd rubel értékű kötvényből 3,7 milliárd értéket a hazai piac vett fel, és csak 1,5 milliárd értékű kötvény, tehát a kibocsátott mennyiség nem egészen $^1/_3$-a talált elhelyezést a külföldi piacokon. (Nemzetközi méretekben — mint még visszatérünk rá — ez is egyedülálló volt.) Jellegzetes a kötvények megoszlása: 2,3 milliárd rubel értékben bocsátottak ki kamatozó jelzálogleveleket, ami azt jelentette, hogy a kötvények útján felhalmozott tőke 44%-a a mezőgazdaságnak, jórészt a volt nemesi birtok szanálására, továbbá a gazdagparasztok birtokvásárlásainak előmozdítására jutott. Új jelenség volt az ipari kötvények magas, 1,1 milliárd rubeles értéke (22%).

A megnövekvő belső felhalmozás eredményeként a századforduló után megerősödött a hazai vállalkozók szerepe, s az orosz iparosok esetenként már ki is szorították a külföldieket. 1908-tól az orosz bankok növekvő ipari befektetései, az ipari beruházásokra irányuló vizsgálatok megszervezése hozzájárult néhány, kizárólag orosz üzletemberek által alapított és vezetett nagyszabású ipari korporáció kialakulásához. Külföldi vállalkozók nem egy alkalommal szorultak ki az általuk alapított részvénytársaságból.*

I. Bovikin számítása szerint a produktív beruházásokban a hazai és a külföldi tőke aránya a következőképpen változott:

*A külföldi tőke és a hazai tőke az orosz gazdaságban***

Időszak	Külföldi tőke	Hazai tőke	A hazai tőke a külföldi tőke %-ában
	millió rubelben		
1861—1881	1865	332	17,8
1881—1900	1936	1713	88,5
1900—1914	1773	2189	123,5

---

* McKay, 1960. 343—344.

** Bovikin, 1973. 39.

A nagyipari áttörés

A belső felhalmozás megnövekedett szerepe tehát lényegesen közrejátszott az iparfejlődés fellendülésében. Utaltunk már arra a körülményre, hogy az 1861-es jobbágyreformot követő évtizedekben az ipari fejlődés még távolról sem állt a gazdasági fejlődés homlokterében. Ebben közrejátszott, hogy a cári rendszer modernizáló törekvései korántsem voltak azonosíthatók valamiféle iparosítási célkitűzéssel. A modern átalakulás számos elemét elkerülhetetlennek tartották, s ez értelemszerűen magába foglalta az ipari fejlődés bizonyos elemeit is. A cár és felső hivatali bürokráciája, de még inkább a földesúri osztály azonban egyáltalán nem tartotta kívánatosnak a gazdasági fejlődés olyan irányát, mely a Nyugaton hatalomra jutott ipari burzsoáziát erősíti és egyben megteremti az ipari munkásosztályt, melynek társadalmi veszélyességéről már akkor értesülhettek, amikor az még Oroszországban jóformán meg sem született.* Eddigi fejtegetéseinkből azonban nyilván kitűnik, hogy a kérdés lényegét nem a vezető rétegek szándékaiban vagy gazdaságpolitikájában kell keresnünk, hanem abban a fejlődési útban, amelyen Oroszország járt, amelynek keretei között a nemzetközi gazdasági folyamatokba bekapcsolódhatott.

Az orosz tőkés átalakulás eddig bemutatott útján a hosszabb, bevezető fejlődési szakasz még nem az ipari fejlődésre épült, hiszen az exportorientált gazdaság bázisa a mezőgazdaság volt, és a bekapcsolódási mechanizmus, nem utolsósorban a külföldi tőke is, az agrárszektorhoz, illetve annak az értékesítési feltételeit megteremtő vagy megjavító vasútépítéshez kapcsolódik. Az exportorientált fejlődés azonban nem korlátozódott kizárólagosan a gazdaság néhány szektorára, s továbbgyűrűző hatásai az ipar számos ágát, sőt egészét is felgyorsították. Oroszország esetében a kedvező termelési tényezők és a politikai feltételek — a politikai önállóság és a nagyhatalmi helyzet — az egyszerű periferiális beilleszkedést a fejlett Nyugat-Európa gazdaságába hamarosan kizárták. Ugyanakkor a belső piac fejletlensége mellett az ipar nem lehetett az átalakulás húzóereje.

A reform előtt — mint már bemutattuk — a modern gépi nagyipar még csak sporadikusan jelent meg Oroszországban. Működött már jó néhány nagyüzem — jórészt állami vagy földesúri tulajdonban —, nemegyszer jobbágymunkásokat alkalmazva. Kézműiparosok (vagy ahogy Oroszországban hívták őket: kusztáriparosok) százezrei dolgoztak a vidéki városokban és elterjedt volt a kapitalizmus korai szakaszára oly jellemző Verlag-rendszerrel kombinált paraszti házimunka. Eleinte azonban inkább a régi felbomlása, mint az új erősödése volt megfigyelhető. Az új éra a jobbágymunkára alapozott földesúri nagyüzemek alól kihúzta a talajt, és a nemzetközi gazdasági életbe való bekapcsolódás, a vasút, a nyugati ipari áruk nagy tömegét zúdította az orosz piacra, amellyel a régi típusú üzemek elavult és drága gyártmányaikkal nem állták a versenyt. Ha a hanyatlás tendenciái az 1860-as évek végétől már megálltak, a hetvenes-nyolcvanas évek eredményeit még nem tarthatjuk túlságosan meggyőzőnek. Lenin számítása szerint 1866-ban 644, 1890-ben már 951 nagyüzem volt Oroszországban, és az általuk foglalkoztatott munkáslétszám negyed évszázad leforgása alatt 231 000-ről 464 000-re emelkedett,* a termelési érték pedig közel megháromszorozódott. Ezek az adatok azonban rendkívül szerények a közel 100 milliós országban. A hetvenes évek végétől nemcsak állami megrendelések és ipari védővámok segítették a vasútépítésekkel kapcsolatos hazai iparágak fellendülését, de rendelettel tiltották meg, hogy a vasúttársaságok külföldről szerezzenek be gördülőanyagot. Bár ezen intézkedések nyomán a vasút mozdony- és vagonszükségletét mind nagyobb mértékben a hazai ipar szállította, a vastermelés az Urálban 1870-ig hanyatlott és 1880-ban is csak 25%-kal termelt többet, mint két évtizeddel korábban. Az ipar nagyobb fellendülésére azonban csak az 1890-es évektől került sor. Nehéz lenne pontosan megállapítani, hogy mekkora szerepet játszott ebben Vitte gazdaságpolitikája, és mennyiben hatott közre a megelőző három évtized régi szerkezeti keretekben lejátszódó kvantitatív fejlődése, amely jó néhány szektorban jelentős tőkefelhalmozáshoz és a belső piac megerősödéséhez vezetett. 1890-ig, az úgyszólván minden ágazatra jellemző mennyiségi növekedésen túlmenően, talán egyetlen iparág, a Moszkva körül kialakult tőkés pamutipar ért el jelentősebb sikereket. A pamutfogyasztás ebben az időszakban lényegesen emelkedett, és a pamutipar, részben a fogyasztás (ruhaviselet) változása, részben a városiasodás következtében jelentősen fejlődött. A vittei gazdaságpolitika úgy kívánta az ipari fejlődést felgyorsítani, hogy a tőkefelhalmozáshoz részben saját, részben külföldi forrásból hozzájárulva, mesterséges állami keresletet teremtve, az iparosításhoz szükséges időt lényegesen le akarta rövidíteni. Az állami kereslet, amelynek legfőbb tényezője a vasútépítés volt, a nyolcvanas évekre felgyorsította az orosz ipar fejlődését, majd a kilencvenes években kimagasló eredményeket hozott.

---

* Bovikin, 1973. 39.

A rendelkezésre álló számítások, különösen a századforduló előtti évekre vonatkozóan, nem tekinthetők ugyan maradéktalanul pontosnak, de ha figyelembe vesszük, hogy 1885—1895 között a nagyipari vállalatok száma 26, a munkáslétszáma 60, a termelés értéke pedig 112%-kal nőtt, akkor mindenképpen megállapíthatjuk, hogy az iparosodás figyelemre méltó eredményeiről van szó.

---

* Lenin, V. I.: A kapitalizmus fejlődése Oroszországban. In: Lenin Összes Művei. 3. köt. Budapest, 1964. 474—475.; Rasin, A. G.: Formirovanyije rabocsevo klassza Rosszii. In: Sztrumilin, Sz. G. (ed.): Isztoriko-ekonomicseszkije ocserki. Moszkva, 1958.

*Az orosz ipar átlagos évi fejlődési üteme**

Időszak	Százalék
1885—1890	5,8
1890—1895	7,6
1895—1900	9,2
1900—1910	3,2
1910—1913	6,0

Már ebben a szakaszban megfigyelhető a nehézipar — a vasútépítéssel és az állami beruházásokkal összefüggő — vezető szerepe. A bányászat termelése 152%-kal, a vas- és fémipar 175%-kal, a vegyészet 175%-kal nőtt. Míg az élelmiszeripar évi 1,7%-kal, a textilipar 7,8%-kal növelte termelését, addig a bányászat 12, a vas- és fémipar 8,9%-kal növekedett.

Nem kétséges, hogy az 1890-es évek ipari konjunktúrája is elválaszthatatlan a vasútépítés multiplikátorszerepétől. A közel 25 000 km hosszúságú új vasútvonalhoz, amely ezekben az esztendőkben épült, óriási mennyiségű sínre, gördülőanyagra volt szükség. A vasútépítésből kiinduló láncreakció egy sor további iparágra is kihatott és az alkalmazotti létszám növekedése a könnyűipar piacát is növelte. A mindezen folyamatokkal összekapcsolódó városiasodás különösen az építő-, építőanyag- és faipar piacát szélesítette ki.

*Az orosz nehézipar***

Év	Szén-	Vas-	Acél-
	termelés millió pudban		
1860	18,3	19,6	12,4 (1870)
1880	200,9	26,1	35,3
1890	367,2	55,2	106,4
1900	555,5	176,8	134,4

---

* Az orosz ipari fejlődés rátájára lásd: Gerschenkron: 1947.; Goldsmith, R.: The Economic Growth of Tsarist Russia, 1860—1913. Economic Development and Cultural Change, 9. 1961.; Gregory, 1972.

** Ljascsenko, 1952. 146—147.

Az orosz bányászat és kohászat ugrásszerű fellendülése — mint már utaltunk rá — új, fejlett ipari technológia meghonosításával, új üzemek létesítésével, új iparvidékek kiépítésével járt, és a szén és a vas korszakára oly jellemző kombináció révén átrajzolta az ország gazdaságföldrajzi térképét. A széntermelésnek 1860-ban $^1/_3$-át, 1900-ban már $^2/_3$-át a Donyec-medence szállította. A vasérc- és vastermelésből 1870-ben mindössze 1-2%, 1900-ban több mint 50% az új déli kohászati centrumokból származott. A kilencvenes években sorra keletkeztek a nagy ukrajnai kohászati kombinátok, amelyek mind jobban kiterjesztették üzemüket a hengerelésre és az acéltermelésre is.*

A déli kohók átlagosan több mint ötször olyan nagyok voltak, mint az uráliak. Az egy kemencére és egy munkásra jutó termelés tekintetében hatszorosan meghaladták a régi típusú uráli kohókat. Néhány, a legmodernebb nyugati technikával felszerelt gépgyár is keletkezett már az országnak ebben a részében. Pétervár környékén az orosz nehézipar feldolgozó centruma, különösen a gépgyártás lendült fel. Moszkva és környéke viszont változatlanul a textilipar centruma maradt. A fonóorsók száma 1890 és 1900 között megkétszereződve 6,6 millióra emelkedett. A textilipar más mutatói is arra utalnak, hogy a termelés mennyisége nagyrészt megkétszereződött.

*A nehézipar szerepe az orosz ipar fejlődésében***

Év	A gyáripar termelési értéke millió rubelben	A nehézipar részesedése millió rubelben	%
1890	1493	440	30
1900	3083	1208	39

A rendkívül erős koncentrációs folyamat következtében az orosz ipar munkaerő-koncentrációja egyedülállóan magas volt, s már 1880-ban a munkások több mint fele az 500-nál, egyharmada pedig az 1000 munkásnál többet foglalkoztató vállalatoknál dolgozott. Az 1902. évi adatok már minden második munkást az 1000 munkásnál többet foglalkoztató vállalatoknál regisztráltak, és a munkások további 20%-a az 500—1000 fővel dolgozó üzemekben talált munkát.

---

* Bovikin, 1973. 44.

** Hromov, 1950. 217.

A jelentős munkaerő-koncentráció még a munkaerő olcsósága miatt erősen munkaintenzív termelési eljárások mellett is a tőke nagyarányú koncentrációját kívánta meg.

1889-ben 504 részvénytársaság működött Oroszországban, 912 millió rubel tőkével. Egy évtized múlva a részvénytársaságok száma 1181-re ugrott, tőkeereje pedig 1737 millió rubelre. A mintegy 825 millió rubel értékű új tőkebefektetés a következőképpen oszlott meg:

*Az orosz ipar fejlődésének adatai**

Iparág	1890	1900	Növekedés
	millió rubelben		%
Bányászat	86,7	392,2	358
Vasipar	27,8	257,3	826
Vegyipar	15,6	93,8	501
Textilipar	197,5	373,6	89
Élelmiszeripar	87,6	153,1	79

A 19. század utolsó évtizedeiben tehát megindult a nagyipar térdódítása.

A századforduló után, különösen 1908-tól, a ciklikus megtorpanást kiheverve, újabb ipari fellendülés bontakozott ki, amely nemcsak felgyorsította az ipari fejlődést, de lényegesen hozzájárult technikai, szerkezeti modernizálásához is. Ezt a fellendülési szakaszt már jóval kevésbé jellemezte a kilencvenes évek túlságosan a vasútépítéshez kapcsolódó, nehéziparra korlátozódó egyoldalúsága. A belső piac megnövekedett szerepe, a paraszti megváltások megszüntetése, az ipari sztrájkok által kivívott béremelkedések a textil- és más fogyasztási iparágak belső piacát kitágították.

Ehhez járultak a sztolipini reformok, amelyek megerősítették a mezőgazdaság tőkés fejlődését, és ennek következményeként, megnövelték a mezőgazdasági gépek és a mezőgazdasági termékeket feldolgozó (malom-, szesz-, olajipari) üzemek gépei iránti keresletet. A századforduló után a mezőgazdasági áruk világpiaci ára is emelkedésnek indult, és mindezt betetőzte néhány rekordtermés, mint például 1909-ben, amikor 30%-kal több búza termett, mint az előző évben.

A korszak legjobb konjunktúrája bontakozott ki, s az évi növekedési ráta elérte a 6%-ot.

A nehézipar ismét hatalmas lendületet vett:

---

* A végeredmény nem a részletek összege, mivel néhány kisebb iparágat nem soroltunk ide. Lásd: Ljascsenko, 1952. 156—157.

*A vas-, acél- és széntermelés alakulása**
(millió pud)

Év	Vas	Acél	Szén
1900	177	163	1003
1903	150	135	1094
1909	175	163	1591
1913	283	247	2214

A széntermelés növekedése lényegében zavartalan volt és ezzel magyarázható, hogy mennyisége több mint megkétszereződött. (Tegyük hozzá, hogy hasonló ütemben növekedett a koksztermelés is, amely a kohászat fejlődésének is kiváló mutatója.) A vas- és széntermelés a századfordulót követő válságból 1909-ig nem tudott kilábalni, de 1909 után viharos gyorsasággal, négy év alatt 60%-kal (vas), illetve 50%-kal (acél) növekedett. A déli iparvidék vezető szerepe az urálival szemben tovább erősödött. A vastermelésben 67 : 20, az acéltermelés esetében 57 : 16 arány alakult ki a Donyec-vidék javára. A vasfeldolgozó és gépipar fejlődése, a vagon- és mozdonygyártás, a hajóépítés és a mezőgazdasági gépgyártás különösen felgyorsult. 1913-ban Oroszország tizenötször annyi mezőgazdasági gépet állított elő, mint a századfordulón. Nemzetközi összehasonlításban azonban a gépipar termelési értéke még mindig alacsony volt. Az elektrotechnikai ipar ezekben az években indult fejlődésnek.

A világtrösztök kiéleződő versenye folytán a kőolajtermelés 650 millió puddal 1905-ben érte el a termelési csúcsot. Ezt követően a bakui mezők termelése némileg visszaesett, s ezt a grozniji kutak növekvő termelése csak részben pótolta. Az olajtermelés jelentősége azonban megnőtt. A külföldi nagy olajmonopóliumok — a vezető szerep angol kézben volt — úgyszólván teljesen uralták a termelést, amelyet főleg exportcélokra folytattak, mégis, az olajkitermelésnek is volt továbbgyűrűző hatása, főként az orosz gépiparra, de az olajfinomító és olajfeldolgozó ipar is kezdett kialakulni.

A textilipar fejlődését elsősorban a pamutipar adatai mutatják:

*Az orosz textilipar***

Megnevezés	1900	1909	1913
Orsók száma (ezerben)	6 646	8 064	9 200
Feldolgozott gyapot (millió pud)	16 007	21 274	25 900
Termelt fonal (millió pud)	14,6	20,2	22,7

---

* Ljascsenko, 1952. 414—415.
** Ljascsenko, 1952. 401.

A textilipar termelése az 1900. évi 805 millió rubelről 1913-ra 1855 millió rubel értékre emelkedett.

Az élelmiszeripar növekedéséből különösen a több mint megkétszereződő cukortermelést kell kiemelnünk, amely a mezőgazdaság intenzív irányú átalakulására is fényt vet.

Az orosz ipar termelése tehát egészében több mint megkétszereződött. A termelési érték szempontjából továbbra is az élelmiszer- és a textilipar játszotta a vezető szerepet, hiszen mindkettő az orosz ipar termelésének közel 30%-át állította elő. A nehézipar 38%-os részesedése azonban jól mutatta a nehézipar jelentőségét. Ha figyelembe vesszük, hogy az élelmiszeripar termelésének jó részét helyi jelentőségű kisüzemek, alacsonyabb technikai-technológiai szinten állították elő, a textiliparban pedig főleg a lengyel területek ipara volt a döntő, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy a szűkebben vett Oroszország iparában a nehéziparé volt a vezető szerep.

A gyors ipari előrehaladás ellenére sem feledhetjük el, hogy Oroszország ezekben az évtizedekben kezdett egyoldalú, elmaradott agrárországból agrár-ipari országgá fejlődni. Iparának teljesítőképessége azonban nem versenyezhetett a világ fejlett ipari országaival. 1908-ban az orosz iparban 1,2 millió lóerőt alkalmaztak, a német iparban ugyanakkor 7,9 milliót. A 100 főre jutó mechanikai lóerő Angliában 24, Németországban 13, Oroszországban mindössze 1,6 volt.

*Az orosz ipar szerkezete a századforduló után**

Iparág	1900		1913	
	millió rubel	%	millió rubel	%
Bányászat	150,8	4,9	339,6	5,2
Kohászat	257,8	8,3	353,0	5,4
Vas- és fémipar	402,7	13,0	829,0	12,7
Olajkitermelés és -feldolgozás	197,0	6,4	429,3	6,6
Vegyipar	21,6	0,7	129,3	1,9
Faipar	97,8	3,2	221,0	3,4
Élelmiszeripar	897,0	29,0	1861,0	28,4
Textilipar	805,2	26,0	1854,9	28,3
Bőripar	118,8	3,8	238,4	3,6
Papíripar	63,9	2,1	106,2	1,6
Egyéb	80,0	2,6	187,7	2,9
Összes ipari termelés	3092,6	100,0	6549,4	100,0

* Ljascsenko, 1952.

Oroszországban teljesen hiányzott néhány modern iparág. Gyenge volt a gépipar, nem gyártottak modern berendezéseket és felszereléseket, nem alakult ki semmiféle jelentősebb technikai világszabadalom. A vegyipar nem lépett túl a kitermelési szakaszon. Franciaország ipari termelése 2,5-szer, Angliáé 4,6-szer, Németországé 6-szor (az Egyesült Államoké 14,3-szor) nagyobb volt, mint az Orosz Birodalomé. A termelést egy főre számítva a különbség még nagyobb, egyértelműen tanúsítva az elért eredmények relativitását és Oroszország elmaradottságát.

*Összehasonlító adatok Oroszország gazdaságára**

Ország	Egy főre jutó termelés		
	acéltermelés t-ban	ipari termelés dollárban	gabonatermelés q-ban
Ausztria—Magyarország	108	27,0	12,0
Olaszország	74	26,3	13,6
Oroszország	63	8,9	6,4

Az iparosodás tehát jelentős eredményei ellenére is csak részlegesen volt sikeres: az ország kimozdult tradicionális szerkezetéből, kifejlődött a modern, viszonylag harmonikus szerkezetű, erősen koncentrált nagyipar, de Oroszország még távol állt attól, hogy ipari országgá váljon, sőt az egy főre jutó ipari termelés tekintetében még az európai átlag mögött elmaradó Ausztria—Magyarország vagy Olaszország színvonalának is csak egyharmadát érte el.

A külföldi tőke sajátos szerepe

Az orosz gazdaság belső felhalmozása azonban még ezt az iparosítást sem tudta finanszírozni. A jobbágyreformtól a kilencvenes évekig terjedő három évtizedes előkészítő szakasz még nem tudta az orosz gazdaság felhalmozóképességét olyan szintre emelni, hogy az iparosítás felgyorsításához szükséges forrásokat önmaga biztosítsa. Az orosz bürokrácia és a hadsereg fenntartásának szükségletei, a birtokos osztályok pazarlása és gyenge megtakarító képessége mellett a vasútépítés jórészt elszívta azokat az erőket, amelyekkel az ország egyáltalán rendelkezett. A vasútépítés, amely még a kilencvenes években is a legnagyobb tőkebefektetéseket vette igénybe, csakis a külföldi tőke felhasználásával volt finanszírozható. Az ipar fejlődése és különösen a nehéziparhoz szükséges rendkívül tőkeigényes beruházások hasonlóképpen külföldi közreműködéssel (nemegyszer technológiával, sőt személyzettel is) mehettek csak végbe. Az a tény, hogy a külföldi tőke a hagyományos államkölcsön és a vasúti üzlet mellett most már az ipari befektetések felé is fordult, nemcsak a kapitalizmus új fejlődési tendenciáit, de azt az új fejlődési szakaszt is tükrözte, amelybe az orosz gazdaságfejlődés a kilencvenes évekre eljutott.

---

* Prokopovich 1918-ban közzétett számításait idézi Ljascsenko, 1952.

Oroszország, amely addig főként a hagyományos szerkezeten belüli mennyiségi növekedést tudott csak elérni, ez időtől rálépett arra az útra, amelyen a növekedés kvalitatív jellege mind erősebben érvényesült, s a gazdasági növekedés már a gazdaság és a társadalom átalakulásával járt együtt.

Utaltunk már arra, hogy a külföldi tőke behatolása az orosz gazdaság reform utáni fejlődésének egyik központi tényezője volt. 1861 és 1893 között nagyjából 2,5 milliárd rubel értékű külföldi tőke áramlott az országba, közel 90%-ban a vasútépítés finanszírozására. Ennek az összegnek csak 5%-át fektették iparvállalatokba. 1893 és 1900 között kereken 1/2 milliárdra becsülhető az importált külföldi tőke összege, ebből viszont már 600 millió, azaz az új befektetések 1/8-a, ipari befektetés volt.* Mindennek következtében az ipari részvénytársaságok tőkéjének 1893-ban 29%-a, 1900-ban viszont már 42%-a volt külföldiek kezében.** Ezen belül azonban a kulcsiparágakban a külföldi érdekeltség nagyobb volt. A bányászat és kohászat nagyvállalatainak 72%-a, a gépipar nagyvállalatainak 71%-a állt a külföldi tőke ellenőrzése alatt. Jelentősebb volt még a külföldi tőke részesedése a fa- és vegyiparban is, viszont csekélyebb (20%) a textiliparban és jelentéktelen az élelmiszeriparban (17%).

Mindebből nem csupán azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az iparosodás nem önmagában a belső piac kétségtelen kitágulásának következménye, hanem a német, francia és angol tőke növekvő elhelyezkedési igényének eredménye is volt. Azt is figyelembe kell azonban vennünk, hogy Oroszországban az export és az exportorientált gazdaság fejlesztéséhez a külföldi tőke alapjában véve nem a szokásos módon járult hozzá.

Az orosz bányászat és kohászat, amely külföldi beruházások első számú haszonélvezője volt, csak részben szállított exportra. Fő funkciója a belső piac, az állami kereslet, a vasútépítés által teremtett szükséglet kielégítése volt. Szállításai lényegesen enyhítették a külkereskedelmi mérleg gondjait, de egyben az eladósodás következtében a fizetési mérleg oldaláról támasztottak súlyosabb feszültségeket, hiszen a befektetett tőke kamatai és törlesztése formájában egyre nagyobb összegek áramlottak ki az országból. Az iparosítás Oroszországban is magán viselte bizonyos egyoldalúság jeleit, melyeket a külső kapcsolódások, az exportorientáció hoztak létre, de az ipar struktúrája nem volt torz, hiszen legfőbb ösztönzője a belső piac volt, s a multiplikátorhatások a keresleti továbbgyűrűzés révén lényegében érvényesültek. A külföldi tőke különös érdeklődése a nehézipar és az államhoz kapcsolódó ágazatok iránt, ami a magas és garantált profitok egyik legjobb biztosítéka volt, kiegészült a hazai felhalmozásból eredő (kisebb volumenű, nagy tőkeberuházásokra kevésbé képes), főleg a belső piacra termelő fogyasztási iparokra (textilipar) irányuló befektetésekkel. A külföldi tőke szerepét illetően is meg kell különböztetnünk a közvetett befektetéseket, a kölcsönök folyósítását (az orosz kormány vagy az égisze alatt álló vasúttársaságok számára), és a vállalatokba közvetlenül befektetett tőkét. Még az utóbbi esetekben is különbséget tehetünk külföldi vállalatalapítás vagy részvényérdekeltség-vállalás között. Az előbbi esetben a külföldi tőke ellenőrző szerephez jut, az utóbbiban a közvetlen ellenőrzés és irányítás legtöbbször nem került a külföldiek kezébe. Bármilyen jelentős külföldi tőkebeáramlás figyelhető is meg a 19—20. századi Oroszországban, ennek nem lehetett a fejlődés irányát megszabó, közvetlen függőséget előidéző hatása, hiszen a hatalmas Orosz Birodalom egyike volt a világ nagyhatalmainak, erős kormánnyal, politikai hatalommal, hatalmas hadsereggel. Ha gazdasági elmaradása folytán óhatatlanul bizonyos gazdasági függésbe került is a külföldi tőkétől, ennek a függésnek részben a külföldi tőke versengése, még inkább Oroszország hatalma erős korlátokat szabott. Másrészt bármennyire igaz, hogy osztalékok, kamatok és profit formájában hatalmas összegek — 1881—1885 között például 1,6 milliárd rubel — áramlottak külföldre, de a tőkeimport és a visszafizetések, a tőkekiáramlás összegét nem lehet pusztán a tőkemennyiségek alapján megítélni, hiszen a külföldi befektetések jelentősége abban állt, hogy az ország kihasználatlan gazdasági forrásainak, ki nem bányászott ásványkincseinek, foglalkoztatást nem találó munkaerejének hasznosítását is megindította. A külföldi tőke behatolása kiegészítette az elégtelen belső felhalmozást, és a nagyobb beruházások révén meggyorsította a gazdaság fejlődését. Ebből a szempontból nem mellékes, hogy a megtakarítások hiánya nemegyszer azért mutatkozott, mivel nem voltak meg az eszközök a potenciális megtakarítások átcsatornázására a hagyományos szektorokból az ipari szektorba. A külföldi tőke oroszországi befektetései, bár jelentős részük a bányászat és a nyersanyagforrások kitermelésére irányult, mégsem a belső gazdaságtól elszigetelt, enkláve jellegű ágazatokat hoztak létre.* A bányászat és kohászat fejlődése egyaránt szolgált belső szükségletek kielégítésére és exportra, s ágazati kapcsolataival továbbgyűrűző hatásokat váltott ki, amelyek a kilencvenes évektől már Oroszország gyors ipari fejlődését és lassú, akadozó, de mégis meginduló belső átalakulását eredményezték. Ez különösen egyértelművé vált a század eleji megtorpanásból való kilábalás újabb konjunktúrahulláma idején. A belső felhalmozás és a belső piac megnövekedett szerepe 1908 után már egyértelműen az iparfejlődést helyezte az orosz fejlődés fókuszába, s a beáramló újabb külföldi tőke, amelynek relatív jelentősége ugyan csökkent, de abszolút mennyisége jelentősen tovább növekedett, most még erősebben az iparosítás felé fordult.

---

* Bovikin, 1973. 35.

** Bonwetsch, 1974. 412—425.

---

* Sok vonatkozásban egyetértünk McKay, 1960. 13—125. idevágó fejtegetéseivel.

A válság, majd az orosz—japán háború során megnövelt államháztartási deficit fokozta a külföldi tőke iránti igényt, és ha korábban a közvetlen államadósság-állomány alig nőtt, hiszen a kölcsönöket túlnyomóan a vasútépítésre használták fel, most az államkölcsönök szerepe ismét előtérbe került. 1904—1908 között az orosz állam 2 milliárd rubel értékben szorult államkölcsönök felvételére, és ennek felét külföldről, főleg az orosz értékpapírok iránt egyre jobban érdeklődő és a francia kormány által a francia—orosz politikai és katonai szövetség megszilárdítása érdekében is támogatott francia hitelezőktől kapta. 1909 után újabb, nagyobb államkölcsönök felvételére már nem került sor, a vasutakba ruházott külföldi tőke pedig csak viszonylag csekély mértékben, 300 millió rubellel emelkedett. A községi kölcsönök és egyéb közlekedési beruházások értéke ugyan 440 millió rubellel, a hitelintézetekbe fektetett külföldi tőke nagysága pedig 230 millióval emelkedett, mégis, a legnagyobb tételt ismét az ipari beruházások képviselték. Jól tükrözi a változást, hogy míg a vasutakba ruházott tőke ekkor 1 milliárd rubellel növekedett, de ebből már csak 300 millió (30%) származott külföldről, addig az iparba beruházott tőke 1,7 milliárddal nőtt, és ebből 800 millió, vagyis a befektetések közel fele külföldi beruházás volt. Mégis kiemelhetjük, hogy 1904 és 1914 között 9,7 milliárd rubel értékben bocsátottak ki orosz értékpapírokat, aminek $^2/_3$ részét már az orosz pénzpiac vette fel, sőt az utolsó 5 évben az eltolódás még erősebb volt, hiszen 3,84 milliárd rubel belső kibocsátással szemben már csak 1,7 milliárd rubel külső hitel állott. Az orosz gazdaság egyre jobban a saját lábára állt.*

I. Bovikin, akinek legújabb adatait átvettük, nem írja le, hogyan jutott a fenti számokhoz. Ljascsenko, jóval korábban közzétett művében röviden áttekinti a tárgyra vonatkozó irodalmat és szembesíti a különböző adatokat, bár egyértelműen egyik számítást sem tudja valószínűsíteni. A konzervatív körökhöz tartozó és Vittét gazdaságpolitikája miatt, a nagyarányú eladósodásra hivatkozva támadó Ol' adatai — amelyek a forradalom után váltak publikussá — némileg túlzottak, de nagyságrendi eltérések a különböző adatok között nincsenek.

Vozonov, 1900-ban, 691 millióra tette az ipari részvénytársaságokba fektetett külföldi tőkét. Kritzman 1914-re vonatkozóan 1340, Eventov 1400, Ziv, ugyanezen évre 1749 millió rubel külföldi befektetésről beszél. Bovikin 1431

---

* Falcus, M.: Aspects of Foreign Investment in Tsarist Russia. Journal of European Economic History 1979.

Külföldi tőke az orosz gazdaságban (millió rubelben)*

Év	Összesen	Vasút	Ipar	Községi gazdálkodás	Hitel-intézet	Jel-zálog	Állam-kölcsön
1861	537	192	—	—	—	—	345
1881	2662	1969	53	18	27	—	595
1893	3254	2365	146	50	40	56	595
1900	4732	3237	640	65	61	134	595
1914	7634	3546	1431	505	294	267	1591

milliós összege az egyéb számításokkal összehasonlítva is elfogadhatónak tűnik.

Nagyobb a bizonytalanság az egyéb külföldi adósságok meghatározása terén. A. Paszvolszkij és G. Moulton szerint az orosz állam adóssága 1914-ben 4,2 milliárd rubelt tett ki, melynek egyharmad részét az orosz vasutakba fektetett tőke jelentette.**

Figyelembe kell vennünk, hogy az 1914-es adósságállomány nem azonos a tényleges befektetésekkel, hiszen az 1881 után felvett kölcsönök nagy részét már korábban visszafizették, így azok nem terhelték az adósságállományt. Több forrás nagyjából egybehangzóan állítja, hogy a 8 milliárd körül mozgó orosz államadósság mintegy felét külföldi pénzcsoportok vették át, tehát Bovikin adatai (a vasúti kölcsönt és az államkölcsönt egy kategóriába véve) ezt valamivel meghaladják. Számításai ebben a kérdésben leginkább Gingyinéihez állnak közel. Ez utóbbi szerint a 21,6 milliárd értékű orosz részvényből és kötvényből 7,8 milliárd, azaz 36% volt külföldön. Az állami és államilag garantált kötvényeknek 48%-a, a községi kötvényeknek 74%-a, a részvénytársasági részvényeknek 39%-a és a részvénytársaságok elsőbbségi kötvényeinek 5%-a külföldi kézen volt.*** A. Szidorov, aki a téma**** egyik legalaposabb szovjet kutatója, és aki a pénzügyminisztériumi iratokat is feldolgozta, 9 milliárdra teszi az összes külföldi tőkét a háború előtt. Ez a Bovikin által közölt adatokat 20%-kal meghaladja.

A külföldi tőketevékenység kapcsán külön kell szólni a század elején fontos szerepre emelkedő orosz bankokról. A négy legnagyobb orosz bank tőkéjének 60%-a ugyanis külföldi eredetű volt. Az Orosz—Ázsiai Bank tőkéjének 65%-a, az Egyesült Bank tőkéjének 45%-a, a Szentpétervári Bank tőkéjének 52%-a, az Orosz—Francia Bank tőkéjének 40%-a volt francia kézen. A következő négy legnagyobb bankban, mindenekelőtt az Orosz Külkereskedelmi Bankban 35-40%-os német tőkeérdekeltség volt. Egészében a 10 legnagyobb bank tőkéjének 45%-a volt külföldi érdekeltségű.*

---

* Bovikin, 1973. 35.

** Paszvolszkij, A.—Moulton, G.: Russian Debts in Prerevolutionary Russia. New York, 1927. In: Szidorov, 1968. 89—90.

*** Crisp. In: Cameron—Crisp—Patrick—Tilly (ed.): 1967. 234—236.

**** Szidorov, 1968. 94.

A francia bankházak, különösen a Banque de Paris et des Pays Bas, a Société Générale, az Union Parisienne, az orosz bankokkal együtt szindikátusokat alapítottak az orosz ipari trösztök finanszírozására. Különösen az orosz fegyverkezési iparban, a hajózási és más nehézipari vállalatokban vállaltak érdekeltséget. Míg 1900 és 1905 között az orosz iparba fektetett tőke mintegy 100 millió rubellel emelkedett, addig 1906 és 1914 között több mint $^1/_2$ milliárddal.

*A külföldi tőke megoszlása az orosz iparban***
(millió rubel)

Iparág	1900	%	1914	%
Bányászat és kohó	343,8	72	740,8	63
Gépipar	125,6	71	322,7	63
Építőanyag	26,6	45	129,9	14
Vegyipar	29,3	31	70,8	41
Textil	71,4	20	155,0	21
Egyéb	31,2	—	79,3	—
Összesen	627,9	45	1 498,5	41

Tekintettel arra, hogy a háború előtti másfél évtizedben az orosz iparba befektetett tőke 2 milliárddal emelkedett, az új beruházások 60%-át fedezte a hazai tőke, és 40%-át a külföldi.

A vas- és gépiparban és a bányászatban a külföldi tőke változatlanul megtartotta uralkodó szerepét, bár itt is erősen növekedett a hazai beruházások aránya, és elérte a 40%-ot. A többi iparág közül csak a vegyiparban volt különösen jelentős a külföldi tőke szerepe. Sőt itt a századfordulóhoz képest még növekedett is, feltehetően a fokozatosan fellendülő olajkitermelés következtében. A külföldi tőke nemzetiség szerinti megoszlása az orosz részvénytársaságokban a következő volt:

---

* Ol' számításait kissé módosítva közli Crisp, 1967. 227. Vö. ezzel: Gingyin, 1948. 371.; Ljascsenko, 1952. 364.

** Bovikin, 1973. 39.

Külföldi tőke az orosz gazdaságban (millió rubelben)*

Ország	1880	1890	1900	1915
Franciaország	28,8	61,4	210,1	594,4
Nagy-Britannia	29,0	29,8	102,8	491,5
Németország	29,8	68,8	197,4	399,0
Belgium	1,7	17,1	220,1	230,4
Egyéb	4,2	9,1	35,5	224,0
Összesen	93,5	186,2	765,9	1939,3

A franciák voltak a legerősebbek a szénbányászatban, a kohászatban és a gépiparban, a németek a gépiparban, a papíriparban és villamosiparban, valamint a textiliparban, az angolok legnagyobb érdekeltsége a petróleumiparban volt, ezt követte a textilipar, valamint a gépipar. A belga érdekeltség az acéliparra, a gépiparra és a villamossági iparra terjedt ki. Más adatokból kiderül, hogy a francia tőke első helyen állt a bankérdekeltségeket illetően is, s ezt követte a német tőke. A bankérdekeltség terén a harmadik helyet az angolok foglalták el.

Bármelyik, előzőekben említett adatot fogadjuk is el, mindegyik bizonyítja, hogy az első világháború előtt Oroszország volt a világ egyik legnagyobb tőkeimportőre. A világgazdaság vezető hatalmai tőkekivitelének jelentős része itt csapódott le.

Az orosz gazdaság mégsem vált a fejlett nyugati országokhoz igazodó, azok függvényévé váló periferikus gazdasággá. A külföldi tőke szerepe a századforduló után már jelentősen csökkent, a modern szerkezeti változások megindultak. Mindez azonban nem változtat az előrehaladás részlegességén, korlátozott jellegén, az Orosz Birodalom továbbra is fennmaradó elmaradottságán.

Az orosz kitörés félsikere; a fejlettség színvonala

Az elmaradottságot tükrözik a nemzeti jövedelem fejlődésére és összetételére vonatkozó becslések és számítások, amelyeket a megfelelő statisztikai adatok hiányából fakadó esetlegességeik és pontatlanságaik ellenére is figyelembe vehetünk.

Sz. Prokopovics számítása szerint az európai Oroszország területén a nemzeti jövedelem — folyó áron számítva — 1900-ban 6,6 milliárd, 1913-ban pedig 11,8 milliárd rubelt tett ki. A számítás 80%-os növekedésről tanúskodik, amely mögött a mezőgazdaság 80, az ipar 83%-os növekedése húzódik meg. Változatlan áron számítva azonban a növekedés kisebb. Ez esetben az ipar növekedése 62%-os volt, a mezőgazdaságé pedig csak 34%-ot ért el.*

---

* Mackay, 1960. 32.

Az 1920-as években végzett szovjet számítások az egész Orosz Birodalom területére 17 milliárd rubelben állapították meg a nemzeti jövedelem nagyságát, melyből 51,4%-ot tekintettek a mezőgazdaság, 28%-ot az ipar, 4,1%-ot az építkezés hozzájárulásának, a közlekedés részesedését 7,9%-ra, a kereskedelem szerepét pedig 8,6%-ra becsülték.**

Az elmúlt két évtizedben az orosz gazdasági fejlődés iránti megnövekedett érdeklődés jegyében számos szakértő kísérelte meg modern számításokkal újraértékelni az orosz gazdaságfejlődés eredményeit. A növekedés legfőbb mutatójaként a bruttó társadalmi termék, illetve az egy főre jutó bruttó társadalmi termék adatait vizsgálták. Különösen P. Gregory számításai figyelemre méltóak, aki R. Goldsmith mezőgazdasági és ipari termelésre vonatkozó, kvantitatív szempontból megbízható számításai alapján a szolgáltatások értékére is becsléseket végzett. Eredményei, amelyek mindkét irányban 10% körüli hibahatárral számolnak, a következő képet mutatják:

*Az orosz gazdaság növekedése százalékban évtizedenként****

Időszak	Összes termelés	Népesség	Egy főre jutó termelés	Munkaerő	Termelékenység
1861—1863—1881—1883	19,6	14,5	5,1	20,5	0,9
1881—1883—1911—1913	28,5	16,5	12,0	18,1	10,3
1861—1863—1911—1913	24,5	15,4	9,1	19,4	5,1

Az adatok arra utalnak, hogy az egy főre jutó termelés növekedése nem érte el az évi 1,5%-ot, amelyet a modern gazdasági növekedés alsó határának tekintenek. A számítások arra is fényt vetnek, hogy a növekedés meglehetősen extenzív jellegű volt, hiszen az ipari munkaerő aránya évtizedenként 18—21%-kal növekedett. Az egy főre jutó termelés 1861—1881 között szinte alig nőtt, és 1881—1913 között is csupán évi 1%-kal, ami az egész periódusra nézve 0,5-

---

* Ljascsenko idézi Prokopovics, Sz. N.: Opit iszcsiszlenyija narodnovo dohoda po 50 gubernyijam Jevropejszkoj Rosszii v 1900—1913 gg. Moszkva, 1917. 67.; Ljascsenko, 1952. 350—351.

** Ljascsenko, 1952. 349. — Vajnstein újabb számításai a szolgáltatás értékét jobban figyelembe véve 43,6 mezőgazdasági és 24,9% ipari részesedésről szólnak. Vö. Vajnstein: Narodnij dohod Rosszii i SZSZSZR. Isztorija, metodologija, iszcsiszlenyija, gyinamika. Moszkva, 1969.

*** Gregory, 1970.

Oroszország (európai) gazdaságának szektorális megoszlása (%-ban)*

Megnevezés	Mezőgazdaság	Ipar	Szolgáltatás
1860			
Munkaerő	89,00	11,00	
1880			
Munkaerő	74,00	13,00	13,00
Termelés (Goldsmith)	66,00—71,00	14,0—15,00	20,00—14,00
Termelés/munkás			
(Goldsmith)	0,89—0,96	1,27—1,34	1,00—1,41
1900			
Munkaerő	71,00	18,00	11,00
Termelés (Goldsmith)	60,00—63,00	24,00—26,00	16,00—11,00
(Prokopovics)	54,00—55,00	32,00—33,00	14,00
Termelés/munkás			
(Goldsmith)	0,85—0,89	1,33—1,94	1,00—1,41
(Prokopovics)	0,75—0,76	1,72—1,77	1,36
1913			
Munkaerő	72,00	18,00	10,00
Termelés (Goldsmith)	58,00—60,00	28,00—30,00	14,00—10,00
(Prokopovics)	55,0	39,00	13,00
Termelés/munkás			
(Goldsmith)	0,81—0,85	1,56—1,67	1,00—1,41
(Prokopovics)	0,74	1,89	1,3

0,6% évi növekedést jelent. Mindez arra enged következtetni, hogy a gazdasági növekedés 80%-a az új munkaerő bevonásának és a nagyarányú tőkebefektetéseknek az eredménye volt.

A táblázatból messzemenő következtetéseket vonhatunk le Oroszország gazdasági fejlődésének értékelésére. Feltűnő az agrárszektorban alkalmazott munkaerő viszonylag lassú csökkenése. Az orosz mezőgazdaság még 1913-ban is relatíve több munkaerőt alkalmazott, mint a nyugati országok modern gazdasági fejlődésük megindulása előtt. Az ipari szektor 50%-os munkaerőnövekedése nem tekinthető túl gyorsnak, ami pedig a szolgáltatásokat illeti, ebben az ágazatban alig van növekedés.

Ha a termelés megoszlását nézzük — és itt is elsősorban a Goldsmith-féle sort érdemes figyelembe vennünk, akkor a mezőgazdaság részesedése 71%-ról

---

* Gregory, 1972. 433. Appendix 2., kritikailag felhasználta Sztrumilin, Sz. G.: Sztatyisztyiko-ekonomicseszkije ocserki. Moszkva, 1958. és Prokopovics, 1917.; Goldsmith, 1961. műveit.

58%-ra esett vissza, az iparé pedig 14-15%-ról 28-30%-ra nőtt. (Ezek az adatok közel állnak a magyarországi adatokhoz.)

A mezőgazdasági elmaradottság visszahúzó hatása leginkább a produktivitás összehasonlítása során válik szembetűnővé. Az ipar és a mezőgazdaság termelékenysége közötti különbség a vizsgált három évtizedben erősen megnőtt. Az orosz munkaerő nagyobb része még 1913-ban is az alacsony produktivitású mezőgazdaságban dolgozott, és ez meghatározta a gazdaság egészének fejlődési ütemét. Végül is 1880 és 1910 között az évente 0,9%-os termelékenységnövekedés a mezőgazdaság évi 0,3, és az ipar évi 2,7%-os termelékenységnövekedésének átlaga.

A termelékenység alacsony növekedése és a mezőgazdaság túlsúlyának fennmaradása következtében az egy főre jutó termelés tekintetében Oroszország vagy nem tudott lépést tartani a nyugati országokkal, vagy legjobb esetben éppen csak követte őket. Tekintettel arra, hogy még az 1913 körüli orosz adatokat is fenntartással kell fogadnunk, az 1860-as adatokat a hatalmas, nem piacra termelő mezőgazdasági szektor következtében még inkább csak hozzávetőleges becslésnek tekinthetjük.

Az összehasonlításra két adatsor áll rendelkezésünkre: az egyik (P. Gregory) szerint Oroszországban az egy főre jutó társadalmi termék 1860 körül a fejlett nyugati országokénak 50%-át, 1913 körül 35%-át érte el.* Ezeket az adatokat azonban pontatlannak tartjuk, és szívesebben támaszkodunk a P. Bairoch által közzétett adatokra. Bairoch az egy főre jutó társadalmi termék növekedését és nagyságát (1960. évi dollár értékben számolva) a következőképpen adja meg:

*Érték 1964. évi dollárban***

Országok	1860	1880	1900	1910
Oroszország	163—294	169—306		207—374
Anglia	557	742	1073	1032×(1920)
Franciaország	293—369	445	664	690×(1920)
Németország	368	581	780	938

Oroszország: 1910=207—374 (1913-as adat!)
Anglia: 1860=557 (1861-es adat)
Anglia: 1880=742 (1881-es adat)
Anglia: 1900=1073 (1901-es adat)
Franciaország: 1850=293—369 (1851-es adat a 293, az 1872-es adat pedig a 369-re vonatkozik)
1880=445 (1881-es adat)
1900=664 helyett 667 (1901-es adat!)
Németország: 1910=938 (1911-es adat)

* Gregory, 1970. 423.

** Bairoch, Europe's... 1976. 286.

1860: 178, 1910: 287 dollár. Ez 61%-os növekedést jelent, miközben Oroszország relatív fejlettségi szintje egyáltalán nem változott, s mindkét esetben az európai átlag 57%-án állt.

Bairoch számítása szerint változatlan áron Oroszország társadalmi terméke több mint megháromszorozódott. (Mindössze 50%-kal növekedett az első harminc esztendőben, de megkétszereződött a következő negyedszázadban.)

*Oroszország bruttó társadalmi terméke**

Év	1960. évi millió dollárban
1860	14 400
1890	21 180
1900	32 000
1910	43 830

Oroszország világgazdasági helyzetének másik gyengesége a fizetési mérleg alakulásában rejlett. Ha Oroszország minden elmaradottsága ellenére a háború előtt nagy gazdasági fellendülés periódusát élte is át, ennek a fellendülésnek a leggyengébb pontja változatlanul abban állt, hogy a kereskedelmi mérleg aktívuma egyetlen évben, a rekordtermésű 1909-es évben tudta csak fedezni a fizetési mérleg passzívumát. 1908 és 1913 között a kereskedelmi mérleg összes aktívuma 2,9 milliárd rubelre rúgott, ezzel szemben a fizetési mérleg passzívuma 3,5 milliárdot tett ki. Ebből következett, hogy a kamatként és osztalékokért kifizetett egyre nagyobb összegeket végül csakis újabb hitelekből lehetett fedezni. Az államkölcsönért, illetve az állam által garantált kölcsönökért évi 250 millió rubelt kellett fizetni, a magánadósok tartozása (kamat + törlesztés) évente 300 millió rubelt tett ki. Ehhez járult a külföldi befektetések osztaléka, valamint a szállítási költségek és az orosz turisták kiadásai.

Az 1898 és 1913 között kifizetett 5,4 milliárd rubel túl sok volt az orosz gazdaság teherbíró képességéhez képest, és ezért végül is minden belső fejlődés ellenére Oroszország pénzügyileg és a pénzügyeken keresztül gazdaságilag még nem jutott abba a stádiumba, hogy fejlődése ne legyen a nemzetközi pénzpiac függvénye.

---

* Bairoch, Europe's... 1976. 281.

*Oroszország fizetési mérlege**

	Aktíva ezer rubel	
	1881—1891	1898—1913
Exportbevétel	10 775	17 435
Külföldi tőke		
a) ipari vállalat	200	1 500
b) vasútépítés	550	—
c) hitelintézet	—	350
d) községi kölcsön	—	375
Államkölcsön	1 050	2 000
Egyéb	125	240
Összesen	12 700	21 900
	Passzíva	
Importkiadás	8 140	13 313
Kamat és osztalék	2 900	5 000
Kötvények visszavásárlása	100	400
Turizmus	1 000	2 000
Egyéb	287	415
Aranytartalék növekedés	273	772
Összesen	12 700	21 900

Végül is, a nyugat-európai iparosodás Oroszország, mint általában a periféria országai számára, kettős értelemben teremtett kihívást. Részben követendő példát mutatott, és piacot teremtett. Oroszország e kettős kihívásra kísérelt meg válaszolni, de a nyugati példát nem tudta megfelelően követni. Azok az országok viszont, amelyek képtelenek voltak a felzárkózásra, veszélyes helyzetbe kerültek. Azzal kellett számolniok, hogy alárendelt helyzetben illeszkednek be és rögződnek a nemzetközi munkamegosztásban.

Mivel az elmaradott országok esetében többnyire ki volt zárva a lehetőség, hogy iparosításukat ipari exportból finanszírozzák, a mezőgazdasági szektor, amelyre támaszkodniok kellett, az iparosítás korlátait is felállította. Oroszország példája arra utal, hogy végül is nem lehetett sikeres az a céltudatos törekvés, amely az iparosítás ütemét el kívánta szakítani a mezőgazdaság belső helyzetétől. A mezőgazdaság nemcsak mint belső piac, de mint vezető exportszektor is korlátokat szabott a növekedésnek. Az állami kereslet magánkeresletet helyettesítő funkciója is ebbe a korlátba ütközött, hiszen rendkívül súlyos eladósodáshoz vezetett, amely végül is ennek a mechanizmusnak magasabb szintű újratermelését biztosította anélkül, hogy az ördögi kör áttöréséhez szükséges kvalitatív változásokat megteremtette volna.

---

* Ljascsenko idézi Jengejevnek az orosz fizetési mérlegről készített és 1928-ban publikált munkáját (O platyozsnom balansze dovojennoj Rosszii. Vesztnyik Finanszov, 1928. 5. 82.; Ljascsenko, 1952. 385.

Az orosz esetet tehát azon félsikerek közé sorolhatjuk, amelyben a nemzetközi gazdaságba való bekapcsolódás ösztönző hatásai még csak a nekilendülésre voltak elegendőek, de a szerkezeti átalakításra már nem. A nemzetközi gazdasági tényezők és a belső termelési tényezők kölcsönhatása Oroszország esetében a részleges fejlődés és részleges visszafogás állandó összeütközését idézte elő. Ebben a folyamatban a fejlődés erői ugyan eltávolították a visszahúzó erők újabb és újabb elemeit, de nem tudták biztosítani az áttörést, a felzárkózást. Oroszország magasabb fejlettségi szintre emelkedett, de helyét a nemzetközi gazdasági munkamegosztásban kevéssé változtatta.

Oroszország elmaradottsága azonban végül mégsem a fejlődés hiányából fakadt, hiszen a visszafogó erők mindinkább gyengültek, vagy legfeljebb lassító hatásokká alakultak át. Oroszország a fejlődés útjára lépett, sőt ezt tekinthetjük gazdasági élete legfőbb jellegzetességének. Ez viszont már az elmaradottságból való kiemelkedés bizonyos lehetőségét is magában hordozta, nem utolsósorban azáltal, hogy új társadalmi erőket hozott létre és lendített mozgásba.

10. Az iparosodás kudarca: az önálló, modern nemzetgazdaság kezdetei a Balkánon

A katonai-feudális oszmán Török Birodalom nyomasztó, tartós uralma a 15—19. század közötti mintegy fél évezredre Európa hatalmas délkeleti térségeit kiszakította az európai fejlődési folyamatok összefüggés-rendszeréből, s jórészt elszigetelte a kialakuló világgazdaság hatásaitól. E nagy félsziget ma is használt nevét, magát a „Balkán" elnevezést is a törököktől kapta. Balkán törökül erdő borította hegyeket jelent, hegyeket, melyek nem állhatták útját benyomuló hódítóknak, s számos átjáró völgyrendszerükkel kereskedelmileg és kulturálisan, valóságos átjáróházzá tették ezt a régiót. Hegyeket, melyek vad, elzárt völgyeket, nehezen megközelíthető és ellenőrizhető területeket határolva, az etnikai elzárkózás és különállás rendkívül tarka színeit is képesek voltak konzerválni.*

A kettős forradalom korának Európát mélyen átjáró hatásait azonban az oszmán birodalom egyre kevésbé tudta megállítani határainál. Ez ellen hatott a birodalmon, s annak balkáni területein belül lassan, de mégiscsak meginduló belső átalakulás. Még inkább ilyen hatással volt azonban e belső átalakulások gyengesége, mely az évszázadokon át félelmetes katonai-politikai hatalom erejét kikezdte, s az előretörő új európai hatalmakkal vagy régi riválisaival elkerülhetetlenül felerősödő konfrontációk során a török birodalmat egymást követő vereségekre kárhoztatta, s állandó visszavonulásra kényszerítette. A 18—19. század fordulójától, az elnyomott balkáni népek megújuló függetlenségi küzdelmei is hatalmas új lehetőséget kaptak az átalakuló európai erőviszonyok közegében, s jó alkalmat biztosítottak a vetélytárs európai nagyhatalmak török elleni fellépésére, esetenként közvetlen beavatkozására is. Mindezek nyomán a török uralom fokozatosan gyengült. Újabb és újabb területek kaptak részleges vagy teljes autonómiát, szakadtak el, morzsolódtak le a kontinenseket átkaroló birodalomból.

A török elleni függetlenségi küzdelmek, s az európai nagyhatalmi viszonyok átalakulását kísérő politikai-katonai vetélkedés csak a 19. századot végigkísérő, viszonylag lassú változási folyamat eredményeként teremtette meg a balkáni népek nemzeti önállóságát.* E folyamat végére az önálló Albánia 1912. évi megalapítása, majd az első világháborút követő békerendszerek tettek pontot. E hosszú felszabadulási-önállósodási folyamat egyben együtt járt e térség bekapcsolásával a világgazdaság európai rendjébe, mégpedig a kialakuló új államok nemzeti gazdaságának meginduló tőkés átalakulása jegyében. Amint e térség kiszakadása is elképzelhetetlen lett volna a török katonai-feudális rendszerből az európai nagyhatalmaknak az Oszmán Birodalom ellen folytatott harcai nélkül, ugyanúgy az új államok nemzeti gazdaságának meginduló modernizálása is az európai gazdasági folyamatokba illeszkedve, ez utóbbiak hatásai nyomán bontakozik ki.

---

* Vö. Hoffmann, W. G.: Regional Development Strategy in Southeastern Europe. New York, 1972.

A belső feltételek formálódása: a nemzeti önállóság kialakulása és az oszmán-feudális viszonyok eltűnése

Az oszmán-feudális uralom pusztító, sarcoló jellege és nyomasztó katonai súlya tulajdonképpen már a 18. század végétől nem nehezedhetett többé külső ellensúlytól mentesen, korlátlan önkénnyel a balkáni népekre. Igaz, K. Moszkof adatai szerint még a török uralom utolsó évében, 1820-ban is, Görögország nemzeti jövedelmének 40%-át az oszmán állam sajátította ki (ami azonban már jóval kisebb arányt jelentett, mint a 18. század elején, amikor becslések szerint a török sarc a görög jövedelmek 50-60%-át csapolta le).** A terjeszkedés érdekeiben az Oszmán Birodalommal összeütközésbe kerülő Oroszország ugyanis már az 1774. évi Kücsük Kajnardzsi-i békeszerződésben kivívta a jogot, hogy a szultán az orosz cárt az Oszmán Birodalom keresztény népei védnökének ismerje el, beavatkozási jogot is biztosítva számára.

A balkáni oszmán uralom lerombolásának első sikeres csatája az 1821-ben kirobbant görög felkeléssel vette kezdetét. A görögök hősies küzdelme nagyszerű lehetőséget kínált a balkáni kereszténység védelmezői szerepkörének gyakorlására, az orosz beavatkozásra, amit szárazföldi csapatai megindításával a cár nem is mulasztott el. Az európai nagyhatalmak, különösen az Oroszországgal Ázsiában birodalomépítésben erősen vetélkedő Anglia, de a státusát féltő Franciaország is, éber féltékenységgel reagáltak, s az egyoldalú orosz térnyerés megakadályozására flottáikkal avatkoztak be a görögök oldalán. A szövetséges tengeri győzelem és az orosz szárazföldi előnyomulás végül is biztosította az önálló Görögország elismerését. Az 1827 nyarán aláírt hármas egyezményben a „védnökhatalmak”, Anglia, Franciaország és Oroszország együttesen biztosították Görögország függetlenségét és határait, de egyben az önálló államban lejátszódó átalakulások konzervatív mérsékletét is. Ha a görög állam elsőként szakadt is ki a balkáni török birodalomból, a görög nemzeti állam formálódása ezzel még nem zárult le, csak megindult. Újabb és újabb görög területek szabadultak fel és kerültek az állandóan bővülő országhatárok közé. 1864-ben az Ióni-szigetek, 1881-ben Thesszália nagy része és Arta, 1897-ben Thesszália további részei már mintegy harmadával bővítették ki a korábbi területet, majd az első világháborút követően Macedónia és egyéb területek csatolása révén Görögország területe ismét kétszeresére növekedett. Még drámaibban fejezi ki e változásokat, hogy mindezenközben az ország lakossága az 1840. évi mindössze 850 ezer főről 1870-re kereken 1,5 millióra, 1907-ig 2,6 millióra, s Macedónia csatolása után több mint 5 millió főre ugrott.

---

* Djordjević, D.: Révolutions nationales des peuples balkaniques 1804—1914. Beograd, 1965.; Niederhauser Emil: Nemzetek születése Kelet-Európában. Budapest, 1976.

** Moszkof, K.: Hé ethnike kai koinonikė syneidese sten Hellada 1830—1909. Athén, 1974. 167.; Svoronos, N.; Histoire de la Grèce moderne. Paris, 1953.; Stravrianos, L. S.: The Balkans since 1453. New York, 1958.

A függetlenné válást követő évszázad folyamán végül is Görögország területe 2,7-szeresére, lakosságának száma 5,9-szeresére, népsűrűsége pedig 2,2-szeresére nőtt.*

De nemcsak a nemzeti állam keretei voltak úgyszólván állandó mozgásban „a hosszú 19. század” folyamán. A modern tőkés átalakulás belső feltételei is fokozatosan bontakoztak csak ki. A forradalmat követően a nagyhatalmi bábáskodás a radikálisabb Philiké Hetaireia társadalmi erőivel szemben a mérsékelt feudális elemeket segítette hatalomra. Amikor pedig J. Kapodisztriaszt, az ország kormányzóját 1831-ben meggyilkolták, hamarosan bajor Ottót ültették trónra, konzervatív abszolút monarchiát juttatva hatalomra. Ez nem utolsósorban azzal a következménnyel járt, hogy a földkérdés demokratikus rendezése a forradalom után elmaradt. A volt török földeket ugyanis a görög állam ugyan kisajátította, de az így nyert úgynevezett „nemzeti földeket”, 580 ezer hektárt, nem osztotta ki a parasztoknak. Az állami földbirtok meghatározóan jelentős maradt, s még négy évtizeddel a forradalmat követően is a gabonaföldek 35%-a, a szőlő- és mazsolaföldek 75%-a és az olívaolajfák 87%-a állami tulajdonban volt.** A volt török földek nem jelentéktelen további hányada görög nagybirtokosok kezére került, s ez különösen a később felszabadult területeken volt jellemző. A feudális viszonyok többé-kevésbé következetes és a nagybirtokrendszer szétzúzásával összekötött felszámolására leginkább a Peloponnészoszon, Ruméliában és az Ióni-szigeteken került sor, ahol az állami, egyházi és magánföldesúri birtokok a földterületnek csupán egynegyedét foglalták le. A később felszabadult Thesszáliában ezzel szemben 50, Épiroszban 70, Macedóniában pedig egyenesen 75% volt a nagybirtok aránya, ami végül is az összes földek 60%-át tette ki.

---

* Statistical Yearbook of Greece. Athens, 1972. 24.

** Görögországra vonatkozóan lásd: Babanászisz, Sz.: Az ipari forradalom Görögországban (1840—1922). In: Berend—Ránki, 1979. E munka megállapításai mellett forrásanyagára is erőteljesen támaszkodtunk a továbbiakban. Valamint néhány új munkára, többek között kéziratos munkákra, melyeket rendelkezésünkre bocsátottak. Ezúton is kívánjuk megköszönni Ch. Agriantoni és M. Sinarelli szívességét; Développement industrial en Grèce (kézirat), és Développement des moyens de communication et développement économique en Grèce au XIX$^{\text{ème}}$ siècle. Paris, 1986.

A mintegy 700 ezer főt számláló paraszti lakosságból csupán 200 ezren rendelkeztek földtulajdonnal (400 ezer hektárral), míg további félmillió paraszt állami és földesúri földeket bérelt, átlagosan 0,5 hektáros parcellákat, 20%-os bérleti díjat fizetve termésükből. A földreform sokáig váratott magára, s első hullámára csak 1871-ben került sor, amit még két újabb földreform követett 1911-ben, majd 1922 után.

Az önállóság megszerzése ellenére az új görög állam fennállásának első évtizedeiben, nagyjából az 1860-as évekig, a modern tőkés átalakulás belső feltételei csak rendkívül lassan, nehezen bontakoztak. A súlyos tőkehiányra, a kezdetleges felhalmozási viszonyokra, valamint a modern pénzintézeti rendszer hiányára utaló 24—30% közötti kamatlábak 1860-ig fennmaradtak, s csak ezt követően csökkentek 12-13%-ra. Mint a görög gazdaságtörténet híres kutatójától, G. Anasztaszopoulosztól megtudhatjuk: „A görög állam megalakulásakor Görögországban nem volt egyetlenegy kocsiút sem, de még a forgalom technikai értelmében vett járható út sem."* Ehhez képest a helyzeten nem sokat változtatott, hogy 1828 és 1852 között, mintegy negyed évszázad alatt, mindössze 168 km hosszúságú utat építettek az országban. A hajózás kedvezőbb képet mutatott, hiszen 1840-ben a görög kereskedelmi flotta 3814 hajóból állt, s ezek együttes űrtartalma meghaladta a 110 ezer tonnát. Ezek az adatok önmagukban is utalnak azonban a hajópark kezdetlegességére, elavultságára, s különösen az, hogy a gőzhajók még az 1870-es évek elején is csak a hajókapacitás 1,2%-át képviselték. A művelődési-iskolázási viszonyok elmaradottságát mutatja, hogy mintegy fél évszázaddal a görög forradalom után is, a lakosság közel 83%-a írástudatlan maradt (s ez az arány a nők körében 94%-ot tett ki).

Az ipar tőkés kezdetei úgyszólván az 1860-as évekig sem jelennek meg Görögországban. A német L. F. von Zentner, az athéni Műegyetem igazgatója és a görög nemzeti iparfejlesztési bizottság tagja 1860-ban Mannheimben megjelent könyvének tanúsága szerint: „Az ásványi kincsek kitermelése teljesen primitív módon történik... a vasmesterségek továbbra is a cigányok specialitását képezik... A kecske- és juhbőröket külföldre exportálják, nagyon keveset dolgoznak fel primitív módszerekkel Szírosz bőrgyáraiban... a kötést és a hímzést háziiparként űzik, miután sikertelen kísérletek történtek a gyárszerű termelés létrehozására... A textiltermelést továbbra is háziipar formájában folytatják..."* A tradicionális háziipar tengerében a 19. század utolsó harmadáig jelentéktelen szigetecskék csupán a Poroszban, Szíroszban, Hüdrában és Galaxidionban működő, évi 200 vitorlás fahajót készítő hajógyárak, a Pireuszban 1864-ben létrehozott első gőzmeghajtású selyemfonó gyár, s az ötvenes évek második felében Szíroszban és Khalkiszban megjelenő gőzmalmok. D. Hrisztidu pénzügyminiszter még 1870 novemberében elmondott beszédében is kénytelen megállapítani: „Miért titkolnánk el? Nincsenek gépeink, nincsenek tökéletesített szerszámaink, nem ismerjük az új módszereket, egyszóval az ipari világ bejárata előtt állunk."** Hozzá kell tenni, hogy ezekben az évtizedekben Görögország még nem is igyekezett állami önállóságát felhasználva beavatkozása útján kezdő lendületet adni a tőkés viszonyok fejlődésének. Igaz, Ottó király már 1837. január 25-i rendeletével 12 tagú Ipartámogató Bizottságot hívott életre, s bár e bizottság hetente ülésezett, s tett is javaslatokat, állami támogató intézkedésekre inkább csak a negyvenes évek végétől került sor, akkor is jelentéktelen mértékben. (A házi selyemipar támogatása, szesz- és olívaolajgyártó mintaüzemek létesítése, egy selyemszövő gyárnak nyújtott állami kölcsön érdemel említést.) Az 1860-as évekig az állami ipartámogatás nem volt érdemleges.***

---

* Anasztaszopoulosz, G.: Historia des hellenikes biomechanias 1840—1940. Athén, 1946. Sinarelli, 1986.

Ugyancsak kihasználatlanul hagyta a görög állam vámpolitikai lehetőségeit is. Bár az első vámrendelkezést Kapodisztriasz kormányzó még 1830 tavaszán kibocsátotta, ez még rendkívül kevés termékre szabott ki vámokat. Az 1845. évi vámrendelkezések a készáruk esetében az érték 10%-ában szabták meg a tarifákat, de számos kivételt biztosítottak. A szinte évtizedenként bevezetett vámmódosítások a következő fél évszázadban sem hoztak fordulatot, s az 1884. áprilisi vámrendelkezések is csak a francia vámtarifákat másolták. A görög vámpolitikát ezekben az évtizedekben elsősorban az állami vámbevételek és nem az elzárkózással elérhető fejlesztési eredmények motiválták.

A forradalom után, az 1820 és 1860 közötti évtizedekben a görög állam bevételei jelentősen csökkentek, s hozzá kell tenni, hogy Moszkof számításai szerint az 1860-as évekig a nemzeti jövedelem fejlődése is a jellegzetes preindusztriális lassúságot tükrözi. 1820 és 1840 között a nemzeti jövedelem egyenesen csökkent, s két évtizeddel a forradalom után még mindig 20%-kal maradt el a kiinduló szint mögött. Ezt követően megindul ugyan a nemzeti jövedelem emelkedése, de 1860-ban is mindössze 50%-kal haladta meg csupán a forradalom előtti szintet.

A tőkés nekilendülés feltételei, az európai gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódás (az önálló görög nemzeti állammal együtt) csak lassan, nehezen formálódott a 19. század közepéig, utolsó harmadáig. Ez időre mégis több olyan feltétel bontakozott azonban már ki, mely a század utolsó harmadától valamelyest utat nyitott a modern átalakulás kezdetei előtt.

---

* Anasztaszopoulosz, 1946. 162—163.

** Anasztaszopoulosz, 1946. 231—233.

*** Agriantoni (kézirat)

Míg Görögország már az 1820-as évektől felszabadult a török hódoltság alól, Bulgária csak az 1880-as évtizedben teszi meg kezdő lépéseit a török birodalmi keretből kiemelt önálló nemzeti gazdaságának kialakítása felé. E két időhatár közé esik az önálló fejlődési feltételeket csak sajátos átmeneti fokozatokat végigjárva kivívó Románia és Szerbia nemzeti gazdaságának létrejötte. A fél évszázados időkülönbség, a hirtelen kiszakadás vagy fokozatos önállósodás eltérései ellenére azonban mégis a meghatározó hasonlóságok jellemzik a balkáni országok útját.

Havasalföld és Moldva, a két román fejedelemség* már a török hódítás kezdeteitől sajátos közbülső helyzetben volt, hiszen a Török Birodalom peremterületei közé tartoztak. Saját körükből kikerülő fejedelmeik együttműködtek a szultánnal, és évi adót fizettek neki a 18. század elejéig, amikor a román fejedelmeket fanarióta uralommal váltotta fel a porta. A román bojárok azonban, ellentétben a Balkán más országaival, megőrizték pozícióikat, s gazdaságilag ez az 1711 utáni fanarióta korszakra is elmondható, ami a román bojárság politikai befolyását lényegesen meggyengítette. Igaz, a Tudor Vladimirescu vezette nagyszabású függetlenségi harc 1821-ben, ha nem is járt sikerrel, mint a görög felkelés, veresége ellenére véget vetett a fanarióta korszaknak, s a román fejedelmek uralmának visszaállítására vezetett. A függetlenségért folytatott belső harc ez esetben is kiváltotta az Orosz Birodalom érdeklődését. A terjeszkedő cári hatalom a 18. század végén éri el a Dnyeszter folyót, a 19. század első éveiben kezdi meg Besszariábia kolonizálását, s 1806-ban hat évre Havasalföldet és Moldvát is megszállják, ami 1829—34 között megismétlődik. Ez utóbbi években a teljhatalmú cári helytartóként kinevezett Kiszeljov gróf bevezeti a Réglement Organique-ot, mely 1848-ig volt érvényben, s egyrészt modern centralizált román közigazgatási rendszert teremtett hat minisztérium és minisztertanács felállításával, másrészt rendezte és megszilárdította a központi adózást, de ugyanakkor a román földesúri hatalmat is a parasztok felett, amennyiben (amolyan úrbérrendezésként) pontosan előírta (12 napban rögzítette, de mivel munkateljesítményben számolják el, végül is 68 napra terjesztette ki) a jobbágyi robotkötelezettséget. Ugyanígy megszabta, hogy a földesúr csak földjének $^1/_3$-át tarthatja majorsági kezelésben, $^2/_3$-át paraszti birtoklásra kell adnia. Ugyanakkor azonban a szabad költözködés további korlátozását, a majorsági földek növelésének rejtett lehetőségeit, az 1831—1832-ben kibocsátott rendelkezést egyes szerzők értékelése szerint a „második jobbágyság” törvénybe iktatásaként lehet tekinteni, mások — úgy véljük, több okkal — ezt a kategóriát nem tartják alkalmazhatónak a román folyamatokra, hiszen a jobbágyság intézménye, legalábbis nyugat-európai értelemben, korábban aligha létezett.

---

* A román fejedelemségek gazdasági fejlődésére lásd: Lampe, J. R.—Jackson, M. R. Balkan Economic History, 1550—1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations. Bloomington, 1982. 80—99.

Ha a Réglement Organique nem is a polgári átalakulás útját egyengette, tartós fennmaradásával kétségkívül hozzájárult a fejedelemségek töröktől való függetlenedéséhez. Ezt erősítette egyébként a drinápolyi béke azon előírása is, mely 1829-ben felszámolta a dunai fejedelemségek kereskedelmére korábban érvényes török korlátozásokat, s megnyitotta a szorosokat a kereskedelem előtt, aminek nyomán a román gabonaexport lehetősége ugrásszerűen megnövekedett. Az 1821 és 1859 közötti évtizedekben már joggal beszélhetünk korlátozott román autonómiáról a dunai fejedelemségekben. De nemcsak a nemzeti függetlenség (polgári átalakulási feltételének) megvalósítása útját egyengette ez a rendszer. A merev feudális belső viszonyok ugyanis jellegzetes paradoxonként olyan lehetőséget adtak a román földesurak kezébe, amely árutermelésük növelésével az Európában feltáruló hatalmas gabonaexport lehetőségeinek megragadását, kihasználását, s ezáltal a tőkés világgazdasági rendbe való bekapcsolódást biztosította a román fejedelemségeknek.

Nem szabad ugyanis elfeledni, hogy ha a fejedelemségek nem is voltak integráns részei a Török Birodalomnak, a pusztító sarcolás és bénító megkötöttségek itt is messzemenően éreztették hatásukat. Az Isztambulból Bukarestbe küldött görög megbízottak, különösen a 18. század vége óta, kíméletlenül hajtották be a *zahareát*, a kötelező búza-, állat- és más termékbeszolgáltatást, amiért mesterségesen alacsony árat fizettek csupán. Ennek nyomán a 18. század közepétől a 19. század közepéig terjedő évszázad folyamán a fejedelemségek búzatermelése 85%-kal csökkent, s csupán Bukarest és más városok környékére zsugorodott, miközben helyét a nem beszolgáltatásköteles, 17. század végén meghonosodott kukorica foglalta el. Hasonló átalakulás játszódott le az állattartásban is, ahol a szarvasmarhaexportra kivetett 50%-os értékvám következtében a vámmentes sertésexport került előtérbe, s a 19. század elejére a Havasalföldről Erdélybe szállított sertés értéke elérte a fejedelemség összes gabonaexportjának szintjét. (A keleti marhavész elleni védekezés jegyében, már Mária Terézia idejétől igyekeztek különböző rendszabályokkal akadályozni, sőt leállítani a román marhakivitelt.)

A török beszolgáltatást és vámolást a lehetőség szerint megkerülve, a 18—19. század folyamán a román földesurak jelentősen növelték értékesíthető árualapjaikat. A 18. század végén Havasalföldön megjelenik a bojárföldek bérbeadása görög és román bérlőknek. Az 1818. évi törvények az úrbéres telek létesítését nagyobb paraszti terhekkel, a robotnapok (clacă) pénzmegváltásának tízszeresre emelésével kompenzálták. A paraszti dijma mennyiségét ugyanakkor egytizedről egyötödre emelték, s ezáltal a parasztok gabonaszolgáltatásainak mennyisége 3-5-szörösen meghaladta a clacă-munkával a majorsági területeken termelt gabona mennyiségét. Havasalföldön és részben Moldvában éppen a paraszti szolgáltatások emelése válik a bojárok értékesíthető árualapja növelésének legfőbb forrásává, s ez vezet a majorsági gazdálkodás helyett a majorsági területek paraszti részesművelésbe adásának elterjedésére. A 19. század közepére már egyre általánosabbá válik a kettős bérleti rendszer a fejedelemségekben: a román bojárok görög vagy román terménykereskedőknek adják bérbe földjeiket. Ekkor jelennek meg egyébként a zsidó kereskedő bérlők: 1833-ban Moldvában a 665 kereskedő bérlő közül 265 zsidó terménykereskedő az évi szolgáltatások felét gyűjtötte be. A század közepén az összes birtok mintegy felén bérlők gazdálkodnak, akik nagyrészt maguk is kisparcellás paraszti bérletbe adják tovább a földet a kiuzsorázó dijma-bevételek fejében. (Az 1829. évi orosz—török egyezményt követően indult meg az orosz és lengyel területekről a nagyarányú zsidó bevándorlás Moldvába, ahol néhány évtized leforgása alatt a városi települések lakosságának jelentékeny részét már zsidók tették ki. Iașiban a kereskedők kétharmada, Galațiban fele, a 19. század közepén a zsidó lakosságból került ki.) Érdemes megemlíteni, hogy ugyanakkor Erdélyből is megindult valamelyes magyar és szász bevándorlás, különösen az iparos elemek áttelepülésével.

Az uzsorázó román bérleti rendszer egyre nagyobb mennyiségben biztosította az exportárualapokat: 1837-ben 691 ezer hektoliter gabonát exportáltak Moldvából. Egy évtized múlva 1591 ezer hektolitert, de újabb másfél évtized leforgása után már 3409 ezer hektolitert. A negyedszázad alatt ötszörösére ugró gabonaexport árbevételei még gyorsabb emelkedést mutattak, megtízszereződtek. Míg 1837-ben az összes export értékének csak több mint egyharmadát tette ki a gabona, a hatvanas évek elejére az exportjövedelmek közel 90%-a gabonaeladásból származott.

A két román fejedelemség esetében az 1830-as évek közepétől 1850-ig az export értéke megkétszereződött, majd az 1860-as évek elejére ismét több mint két és félszeresére ugrott.

A növekvő árutermelés és export a fejedelemségek viszonylag gyors népességgyarapodásával járt együtt: a 18. század elején mintegy 1 millió fős lakosság a különböző súlyos középkori járványok és háborúk pusztítása, a tömeges erdélyi átvándorlás miatt a század közepére 0,5 millióra csökkent ugyan, de 1859-re, részben bevándorlások, visszavándorlás és a belső népességszaporodás együttes hatására, már közel 3,9 millió főt tett ki.

Az orosz—török nagyhatalmi vetélkedés szélárnyékában a román fejedelemségek már a 19. század első felében is fokozatosan erősíthették autonómiájukat, és kiszakadhattak korábbi elszigeteltségükből, bekapcsolódva az európai kereskedelembe, a nagyhatalmak átalakuló európai erővonalai között pedig az 1850-es évek folyamán Románia ölébe hullott az állami önállóság és a polgári átalakulás több más alapvető attribútuma is. Az európai koalíciós hatalmaknak a Török Birodalom ellen folytatott sorozatos küzdelmei, s különösen az

1856. évi török békeszerződés, ismét átrendezték a Balkánt. A békeszerződést aláíró hét hatalom által összehívott párizsi konferencia ugyanis 1856-ban megegyezett a két dunai fejedelemség egyesítéséről, egységes vám-, pénz-, posta- és igazságügyi rendszer és közös hadsereg létrehozásáról. 1859-ben mindkét fejedelemség élére Cuza ezredest választották fejedelemmé, s ezzel végleg megnyílt az út az egységes Románia megteremtéséhez. Az 1861-ben egyesült fejedelemségek a nyugati hatalmak előírásainak megfelelően létrehozta a polgári állam legfőbb, jellegzetes kellékeit, a nemzetgyűlést, az általános választójogra alapozott választási törvényt, sőt megvalósította a párizsi konvenció 46. cikkében előírt jobbágyfelszabadítást is. 1863-ban szekularizálták a földterület $^1/_5$-ét kitevő kolostori földeket, az 1864. évi agrártörvény pedig eltörölt minden feudális szolgáltatást, s a parasztok által birtokolt földeket — a jobbágyi szolgáltatás 15-szörösére rúgó kártalanítás fejében és 30 évi elidegeníthetetlenség mellett — paraszti tulajdonnak minősítette. E törvény szerint a földesúri földek $^2/_8$-át kellett volna átengedni a parasztságnak, ezzel szemben a valóságban nem egészen 468 ezer család közel 1,8 millió hektár földhöz jutott, s ezzel a gazdaságok 95,4%-a (a 0—10 hektárig terjedő birtokok) az összes földterületnek kereken 40%-át foglalta csupán el, míg a 100 hektárnál nagyobb gazdaságok, az összes birtokok mindössze 0,6%-a uralta a földterület több mint 48%-át.

Ha tehát a román bojárság legnagyobb részt át is mentette földbirtokait, a nyugati nagyhatalmak közvetlen beavatkozása, előírásai nyomán az 1860-as évek elejére Romániában is kezdett megnyílni az út a tőkés átalakulás előtt.

Szerbia esetében* a török uralom alóli fokozatos felszabadulás és a török uralommal azonos feudális rendszer lerombolása egy és ugyanazon folyamat két oldalát jelentette, Szerbiában a feudális rendszer kimondottan török intézmény volt, a feudális földtulajdon török földtulajdonnal volt egyenlő.

A régi török feudalizmus fokozatos felszámolása Szerbiában tulajdonképpen már a 18. században megindult. Ennek sajátos állomása volt az 1788—1791 közötti, Habsburgok ellen folytatott háborúskodás nyomán a *maktu*-rendszer bevezetése, ami átmenetileg szerb adószedők kezére adta a török adók behajtását. A 19. század elején több szerb felkelés játszódott le. 1804 után az ország egyes területei gyakorlatilag függetlenítették magukat a szultántól, s bár 1813-ban a felkelést végleg leverték, 1815-ben már újabb felkelésre került sor, amit novemberben a paraszt állatkereskedő, Miloš Obrenović ügyes megegyezéssel zárt: a maktu-rendszert ismét visszaállították, s a belgrádi pasalik jelentős önkormányzati jogokhoz jut. Obrenović mint a szerbek képviselője és a porta híve; egyre több önigazgatási jogot szerzett meg, nem utolsósorban a bíróságok ellenőrzése révén is. A keresztények halálbüntetése 1818 után az általa kinevezett 12 „kapitány" felügyelete alá került. A kinevezett tisztviselőket a központi bevételekből fizette. 1821 után elérte, hogy a szpáhik nem vehették igénybe a szerb parasztok kényszermunkáját *(kuluk)*, helyette központi bevételeiből megváltást fizetett. A bevételek erre lehetőséget is adtak, hiszen csupán az 1820-as években a szerb export — elsősorban a Habsburg-területekre szállított sertés — értéke megháromszorozódott, nem utolsósorban éppen Obrenovićot gazdagítva Szerbia legvagyonosabb emberévé. Az adójövedelmek behajtásának pénzügyi forrásából kiterjedt vesztegetéssel szerelte le a Porta képviselőit, s egyengette az utat a szerb autonómia formális elnyerésére. Ezt végül is az 1830. és 1833. évi török rendeletek biztosították az autonóm szerb fejedelemség megteremtésével. Ezzel egy időben viszont a török adók fizetési kötelezettsége és saját központosított igazgatási apparátusának fenntartása érdekében a korábbi török természetbeni adóztatásról Obrenović áttért a kizárólagos pénzbeni adóztatásra, amit 1830-tól egy évben kétszer szedtek, s 1835-re kétszeresére, a török adózás mértékét is meghaladó szintre emeltek. Nyilván ez is közrejátszott a közvetlen paraszti állatexportáló tevékenység növekedésében.

---

* Szerbiára vonatkozóan elsősorban a következő munkákra támaszkodtam: Tomaševich, J.: Peasants, Politics and Economic Change in Yugoslavia. Stanford, 1955.; Niederhauser Emil: A parasztság Európában. In: Szabó István (szerk.): A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848—1914. II. köt. Budapest, 1965.

A fejlődő árutermelés és pénzgazdálkodás viszonyai az 1830-as évek (Obrenović uralmának) végéig a tradicionális szerb faluközösségek, a *zadruga* fokozatos bomlásához vezettek. A 10-20 tagból álló nagycsaládi közösség egyre inkább 5-10 tagú egyéni családi kisgazdaságra hullott szét. Ezzel a zadrugák korábbi önellátása is gyengült, s érvényesült a kisgazdaságok erősebb piaci orientáltsága. A zadrugák bomlásához jelentősen hozzájárult az 1835. évi adórendelet is, mely a földadót „háztartások" helyett földterületegységekre vetette ki. 1844-ben azután törvény biztosította a zadruga egyes tagjainak saját földrészük eladásának jogát.

Az erős nemzeti-központi kormányzat növekvő biztonsága lecsalogatta a bizalmatlan parasztokat a hegyekből és a juh- és sertéstenyésztés mellett egyre nagyobb teret nyitott a gabonatermelés fejlődése előtt. Mindez együtt járt a lakosság gyors létszámnövekedésével: 1834-ben Szerbia lakossága még nem érte el a 680 ezer főt, 1860-ra azonban már meghaladta az 1 milliót. A növekedés részben a bosznia-hercegovinai, montenegrói, macedóniai és koszovói szerbek bevándorlásából is eredt. Obrenović a bevándorlás ösztönzésére 3 hektáros, 3 évre adómentes parcellát juttatott minden újonnan érkező családnak. A szükséges földmennyiséget részben a nagyobb birtokokból hasították ki, részben az 1830 után szétosztott szpáhi földeket vették e célra igénybe. Bizonyos földminimumot minden parasztcsaládnak biztosítottak, sőt azt adó nem fizetése esetén is elidegeníthetetlennek nyilvánították.

Az egymást váltó Obrenović- és Karađorđević-uralom idején a szerb autonómia fejlődésének újabb állomásai vezettek a teljes függetlenség eléréséig.

Ezen az úton fontos állomás volt az ún. gülhanei hatt-i-serif legfelsőbb szultáni leirat bevezetése 1839-ben. Ez a leirat a keresztény tulajdon védelme jegyében a földet nemcsak gyakorlatilag, de jogilag is a szerb parasztok kezére juttatta, amiért kártérítést sem személyesen kellett fizetni, hanem a Törökországnak folyósított központi adók egy része formájában. Szerbiában végül is ennek megfelelően a volt török szpáhi vagy szultáni nagybirtok maradéktalanul eltűnt, s a földterület 99,9%-a az 50 hektár alatti földbirtokokra jutott. (Mi több, a föld közel 98%-a 20 hektárnál kisebb birtokok állományában volt.) Az egyenlősítő földbirtokszerkezet helyén, miközben egyedülálló radikalizmussal számolta fel a volt török nagybirtokot, rendkívül szétaprózott, kicsiny paraszti parcellák jöttek létre, amit jól mutat, hogy a gazdaságok közel 53%-ának területe 5 hektár alatt maradt, s ezek uralták a földterület több mint 60%-át.

Szerbia függetlenedése a török szultántól az 1867-es évvel (amikor az utolsó török helyőrségeket is kivonták), majd az 1878. évi berlini kongresszussal (amikor a nagyhatalmak a török befolyás utolsó elemeit, a külkapcsolatok feletti török ellenőrzés jogát is felszámolták) teljessé és véglegessé vált. Bár a tőkés átalakulás számos alapvető intézménye még hiányzott, éppen csak születőben volt a bankrendszer, s gyakorta havi 12%-os uzsorakamatot kellett fizetni a hitelekért, alig-alig jelentek meg az iskolák, s középfokon az egész országban félezren sem tanultak még a század közepén, lassan és töredékesen itt is kibontakozóban voltak azok a feltételek, melyek az ország modernizálása előtt a század utolsó harmadától mindinkább megnyitották az utat.

A balkáni átalakulás folyamatában, ellentétben Románia és Szerbia fokozatos felszabadulási útjával, ez esetben ismét a legközvetlenebb külső hatások nyomán válik egy csapásra önállóvá és szabadul meg a török feudális rendszertől Bulgária* az 1870-es évek végén.

A klasszikus török feudális rendszer belső bomlása természetesen Bulgáriában is már korábban megindult. Ez, ugyanúgy, mint Szerbia esetében, részben a török birodalom védekező reformlépései nyomán következett be. Az úgynevezett Tanzimat-reformok, amelyekkel a porta az 1828—1829 és az 1877—1878-as orosz—török háborúk között kísérletezett, többek között elismerte a helyi keresztény lakosság védelmére hivatkozó külső beavatkozást. Ennek keretében Bulgáriában is sor kerül az 1830-as években a török szpáhi adószedők felváltására a maktu-rendszerben helyi bolgár adószedőkkel. Ebből a helyi adminisztratív hatalmat gyakorló rétegből (csorbadzsi) a 19. században, ahogyan Hriszto Hrisztov nevezi őket, sajátos adminisztratív-bürokratikus társadalmi elit jött létre.

---

* Bulgáriára vonatkozóan a korábban idézett munkák mellett lásd Natan, Z.: Stopanszka istorija na Bălgarija. Szófia, 1957.; Berov, L.: Ikonomicseszkoto razvitie na Bălgarija prez vekove. Szófia, 1974.

A másik jelentős átalakulás a Bulgáriában s főleg Macedóniában korábban jelentős csiftlik-rendszer fokozatos eltűnése, illetve bolgár kézre jutása. A csiftlik-rendszer, amely különösen a 18. században volt jellegzetes, egyszerre jelezte a török központi hatalom gyengülését és valamelyes igazodását az európai viszonyokhoz, valamint a helyi népesség változatlan alávetettségét török urainak. A teljes paraszti bizonytalanság és kiszolgáltatottság közegében az önállósuló török és albán birodalmi tisztviselők és katonák valóságos örökletes birtokokra tettek szert. A *csift*, vagyis egy pár ökör, illetve az egy pár ökörrel egy nap alatt felszántható földterület mértékegysége alapján elnevezett birtok, eredetileg 10-20 család által megművelt 7-12 hektáros földterületeket jelentett. A függetlenedő helyi hatalmasságok, az *ayan*ok nemegyszer 100-200 önálló csiftlik-falvat tartottak kezükben annak fejében, hogy védelmet nyújtottak nekik másokkal szemben. A főként Nyugat-Bulgáriában és Macedóniában létrejött nagyobb csiftlik-birtokokon azután részben ingyen robotra alapozva, de részlegesen bérmunkát is bevezetve, a kelet-európai Gutsherrschaftokra emlékeztető földesúri árutermelés bontakozott ki, főként a növekvő exportlehetőségek kiaknázására. A szállítások legnagyobb része azonban nem a nyugati piacokra, hanem főként Konstantinápoly ellátására irányult.

Csakhogy a csiftlik-birtok töretlenül tradicionális szerkezetben működött; a földek családi parcellákra tagolódtak, felét ugaron hagyták, földesúri eszközök nem léteztek, s a tőkés gazdálkodás legkisebb elemei sem rejlettek ezekben a nagyobb feudális árutermelő gazdaságokban. A 19. század elején a csiftlik-rendszer azokon a vidékeken is, melyeken a leginkább elterjedt, csak a megművelt földterület 20%-át foglalta el, míg Bulgária más vidékein mindössze 5%-ra becsülik kiterjedését. A bolgár parasztság mindössze 10%-a élt csiftlik-birtokon. Az 1870-es években még mindig több mint 200 ilyen birtok működött bolgár területen, de ezeknek már mindössze egytizede alkalmazott ingyen paraszti robotot, míg 15%-uk bérmunkára épült, egynegyedüket pedig részesbérleti rendszerben művelték. A csiftlikek 60%-a török, s további 20%-uk görög birtokosok kezén volt, de a 19. század harmadik negyedében a csiftlik-birtokok egyre nagyobb része vándorolt a török tisztviselők kezéről bolgár parasztok tulajdonába. (Macedóniában tartósabban fennmaradt a csiftlik-rendszer, s a 19. század közepén Bitola-Szkopje körzetében a falvak 52-53%-a csiftlik-birtokhoz tartozott, sőt egyes vidékeken ez az arány még a 60-75%-ot is elérte.)

A török hatalom visszaszorulása nyilvánult meg a török gabonamonopólium rendszerének 1839. évi feladásában, mely 1842-től a bolgár kereskedők tevékenységét is szabaddá tette. Ez időtől indult meg a bolgár gabonaexport Nyugat-Európába, mely azután 1840 és 1860 között megkétszereződött. Ezzel is összefüggött, hogy az adószedési privilégiumok elvesztése után az 1850-es években számos csiftlik-birtok került piacra, a gabonaexporttal foglalkozó kereskedők kezére.

A helyi önkormányzat, gazdálkodó helyi kereskedőréteg kialakulása és a növekvő exporttevékenység indítja tehát meg az átalakulási folyamatokat a 19. század első felében, kétharmadában. Ugyanezen időszakban Bulgáriában is megfigyelhető a lakosság létszámgyarapodása: a század középső fél évszázada során, részben a korábban szerb és román területekre menekült parasztok visszaköltözése következtében is, a rendezettebb viszonyok hatására 1,5-ről több mint 2,5 millióra növekedett Bulgária lakossága. Bár az iskolázás rendkívül elmaradott volt, az új utakat jelezte az első iskola megnyitása 1835-ben, nem véletlenül Gabrovóban, a bolgár kézműipar központjában. Ez utóbbi, 1860 körül 20 ezer lakosával, fejlett gyapjúfonó és -szövő iparával egyértelműen utalt az új iparos-kereskedő réteg megizmosodására, s a formálódó bolgár társadalmi elitbe emelkedésének folyamatára.

A 19. század folyamán lejátszódó belső folyamatok készítették tehát elő a talajt az önállóságát az újabb orosz—török háború nyomán 1878-ban (formálisan csak 1908-ban) visszanyert Bulgária modern átalakításához. A török feudalizmus már a törökök kiűzése előtt is fellazult, feltöredezett, 1878 után pedig a maradványai is gyorsan eltűntek. Nemcsak a török állami földtulajdon és magánnagybirtok szűnt meg egy csapásra, de nagyobb számban menekültek el a bolgár területen élő török parasztok is. A megmaradt török birtokokat a bolgár állam saját parasztsága kezére juttatta, ami Szerbiához sok szempontból hasonlóan, a parasztgazdaságot tette egyértelműen uralkodóvá. Jól mutatja ezt, hogy a földterületnek mindössze 6,5%-a található ez időben 100 hektárnál nagyobb gazdaságok birtokában. A viszonylag nagyobb földbőség következtében azonban itt nem került sor a parcellák végletes szétaprózására, hiszen a parasztok közel egyharmada 10—100 hektár közötti földterületen gazdálkodott, s ezek foglalták el a bolgár földterület közel 45%-át. A 0—10 hektár területen működő kisgazdaságok, az összes gazdaságok több mint 67%-a, a földek 49%-ával rendelkezett.

Az önálló Bulgáriába tehát az 1880-as évektől indulhattak meg az átalakulás folyamatai.

Bekapcsolódás az európai gazdasági rendszerbe és ennek hatása: népesség — tőkepiac — közlekedés

A békerendszerek nyomán, leginkább az 1860—1870-es években tehát az önállóvá vált balkáni államok, kiszabadulva a Török Birodalom nyomasztó kötöttségeiből, átmenőben voltak az európai gazdasági rendszer felé. Ha a kapcsolatok már a megelőző évtizedekben is lassan épülőben voltak, úgy a 19. század utolsó harmadától egyre inkább meghatározóvá váltak a térség országaiban.

Ez egyaránt megnyilatkozott az európai egészségügyi és higiéniai rendszerek követésében, az iskolázási rendszer meghonosításában, vagy abban a tényben, hogy a Balkán is az európai tőkepiac és az egységes közlekedési rendszer integráns részévé vált. A fejlettebb tőkés országok egyes intézményeinek átültetése, ezen országok közvetlen részvételével, a belső átalakulások fontos forrása lett.

A népesség növekedése

A mostoha sorsú — háború, éhség, járványok és banditizmus dúlta — országok rendkívül gyér népessége, mint láttuk, már a 19. század első felében, s főként közepétől, a viszonyok némi konszolidálása nyomán növekedésnek indult. Az önálló államok szerény közegészségügyi szabályozása és beruházásai, s az új nemzetközi egészségügyi vívmányok (mindenekelőtt a védőoltások) átvétele és a pusztító középkori járványok kiküszöbölése a népmozgás hagyományos tendenciáit ezekben az országokban is jelentősen megváltoztatták. Hasonlóan a kontinens más, viszonylag elmaradottabb országaihoz, a balkáni országok esetében is azt figyelhetjük meg, hogy a Nyugat-Európában már a század első felétől kibontakozó tendenciák itt a század második felétől, utolsó harmadától válnak jellemzővé, bár továbbra is lényegesen elmaradtak a nyugati szinthez képest. A 19. század nyugat-európai népesedési forradalmának vezérmotívumát — mint láttuk — az évezredeken át úgyszólván mozdulatlan halálozási ráták hirtelen bekövetkező erős csökkenése határozta meg. Ez a csökkenés a Balkánon is zuhanásszerű volt. Míg a 19. század elején, ismeretes módon, Európában ezer főre általában 37-38 halálozás jutott, s pontos adatok híján feltételezhetjük, hogy ennél semmiképpen sem volt kedvezőbb a balkáni helyzet, addig 1901—1910 között már jóval kevesebb, átlagosan mintegy 25‰ a halálozás. Míg az egészségügyi vívmányok leszorították — ha nem is a 14‰ körüli nyugati szintre — a halálozást, a városi-ipari fejlődéssel Nyugaton együtt járó jelentősebb születéscsökkenésre ezekben a gyakorlatilag változatlanul falusi-paraszti országokban nem került sor, s a 40‰ körüli születési arányok még a 20. század elején is meghaladták az egy évszázaddal korábbi 30-36‰-es európai átlagot.*

---

* A népességmozgásra vonatkozó, itt következő táblázatok forrása: Cipolla (ed.), 1973. (Statisztikai függelék); A térség demográfiai fejlődésére lásd még: Moore, W.: Economic Demography of Eastern and South-Eastern Europe. Geneva, 1945.; Mitchell, 1975. 19—21.; 84—94., 108—118.

Ezer főre jutó születések és halálozások száma
*1901—1910 között**

Ország	Születés	Halálozás
Görögország+	28,9	21,5
Románia	40,2	26,0
Szerbia	39,5	24,0
Bulgária	41,4	23,2

+ 1860—1878

Az arányok tehát jelentősen elmaradtak a kor fejlett európai szintjétől, de az alaptendenciák, vagyis a halálozásnak a születésnél erőteljesebb csökkenése végül is ugyanazon végeredményre, a népesség gyors növekedésére vezetett.

A népesség lélekszámának alakulása az 1914. évi országhatárok között
(millió fő)

Ország	1850	1880	1910	1850=100 1910
Görögország	1,0+	2,0	2,8	280
Románia	3,7	4,6	7,0	180
Szerbia	0,9	1,7	2,9	322
Bulgária	1,5++	2,8	4,3	286
Balkán összesen	7,1	11,1	17,0	239

+ Az 1825 körüli időszakra vonatkozó becslés.
++ A mindenkori országterületen.

A 19. század közepétől eltelt hat évtizedben a népességnövekedési ütem gyorsabb volt, mint a század megfelelő időszakának nyugat-európai népességgyarapodása.

A Balkán esetében tehát ugyanaz figyelhető meg, mint a fejlett és elmaradottabb európai régiók összehasonlításában általában is: a 19. század első felében

---

* Glass—Grebenik, In: Postan—Coleman—Mathias (ed.), 1965.
** Stravrianos, 1958.

*A népesség évi átlagos növekedési üteme százalékban**

Ország	1860 és 1910 között
Görögország	1,92
Románia	1,02
Szerbia	1,08
Bulgária	1,87
Európai átlag⁺	0,82

⁺ 1830 és 1910 között.

az ipari forradalom útján gyorsan előrehaladó Nyugat-Európa jóval gyorsabb lélekszám-gyarapodást mutat, mint a régi elmaradottságába merevedett perifériák. (Az 1800 és 1850 közötti index az első esetben 223, a másodikban csak 143.) A század második felétől azonban a nyugati növekedés lelassul (mindössze 62%), miközben a nyugati vívmányokat átvevő elmaradottabb régiók több mint megkétszerezik népességüket.

A gyors növekedéshez nyilván az is hozzájárult, hogy míg a század első felében főként Nyugat-Európa, a század végétől pedig elsősorban Dél-, Közép- és Kelet-Európa országaiból hatalmas tömegek vándoroltak ki, addig a Balkán kései kimozdulása, elmaradott, de mégis földhöz kapcsolt paraszti tömegei, a különböző családi-faluközösségi elemek és a tömeges analfabetizmus elszigetelt, helyhez kötő hatásai nyomán úgyszólván kimaradt a modern népvándorlásból. Ez alól sajátos kivételt jelentett a 19. századi kivándorlási mozgalomtól okaiban, jellegében és irányában is eltérő tömegmenekülés, 350 ezer török visszavándorlása Bulgáriából Kis-Ázsiába, 1878 és 1912 között. A valóságos kivétel a balkáni képletből ebből a szempontból Görögország volt, ahol a földtelenség és a munkahiány, különösen a századforduló után, jelentős tömegeket kényszerített az ország elhagyására, amire a hagyományos hajós nép fiai nyilván könnyebben is szánták el magukat. A 20. század elején kivándorló 250 ezer görög a népesség 10%-át tette ki, s ezzel a századelő legnagyobb kivándorlási arányát reprezentálta Európában. Az összes balkáni kivándorlás felét 1900 és 1915 között a „nemzeti érveszteségnek" is nevezett görög kiáramlás tette ki, de az arány még ennél is jóval nagyobb a kivándorlási hullám négy évtizedének összességét tekintve, amikor is a félmillió balkáni kivándorló közel kétharmadát görögök adták, az úgyszólván nem létező szerb, s a jelentéktelen román és bolgár kivándorlással szemben.

---

* Mitchell, 1975. 108.

Összes balkáni kivándorlás a tengerentúlra 1876—1915 között*

Görögország	Románia	Szerbia	Bulgária	Összesen
319 955	92 427	1387	80 300	494 069

A balkáni országok, s Görögország tiszta vesztesége azonban végül jóval kevesebb volt. A kivándorló görögök ugyanis legnagyobb részben férfiak voltak, s még az első világháború előtt nagy számban visszatelepültek. Az Egyesült Államokból mintegy 120 ezren tértek haza a Balkánra. A kivándorlás veszteségeit ellensúlyozták a török területekről bevándorló, s más országokból visszatelepülő görögök is. Szerbia pedig nemcsak megtartotta lakosságát, de a 19. század folyamán még betelepülőket is vonzott, főként kézműveseket, ipari szakmunkásokat, a környező országokban élő szerbeket, összesen közel 400 ezres tömegben.

A 19. századi népességnövekedés legfőbb mennyiségi eredményei tekintetében tehát a későn induló Balkán végül is nem maradt el az európai növekedési tendenciáktól. Nem így volt azonban a megnövekedett lakosság képzettségi-műveltségi szintjét illetően. A század népesedési forradalmának egyik legnagyobb horderejű európai vívmánya ugyanis a lakosság ugrásszerű képzettségi szintnövekedése volt. A Balkán iskolázása azonban csak rendkívül lassan, vontatottan indult meg. A 19. század közepén az analfabetizmus még úgyszólván általános: Bulgáriában egyenesen 90-95%-os, s Görögországban (1870-ben is) 83%-ot tett ki. Az iskolázás a századfordulóig is csak araszolva halad előre: Szerbiában a lakosság 79%-a, Romániában 78%-a és Bulgáriában is 72%-a írástudatlan 1900-ban. Gyakorlatilag a 20. század első éveiben jelentkeznek az igazi fordulat első jelei. Bulgáriában például ekkor egyetlen évtized alatt 72-ről 66%-ra, s Görögországban is 66%-ra csökken az írástudatlanság aránya.**

A Balkán műveltségi szintje tehát még a századelőn is teljes történelmi korszakkésésben volt, s a viszonylag fejlettebb Dél- és Közép-Európa lakosságának $^1/_2$—$^2/_3$ közötti írni-olvasni való arányához képest is elmaradott volt, legjobb esetben is $^1/_8$ körül mozgó írástudói arányával.

A jelentősen megnövekedett balkáni népesség iskolázottsági, képzettségi szintje még messze elmaradt a kor színvonalától.

---

* A táblázat forrása és a balkáni kivándorlásokra lásd: Willcox, W. F.—Ferenczy T. International Migrations. Genf, 1929. I.; Easterlin, R.: Influences of European Overseas Emigration before World War I. Economic Development and Cultural Change, 1961.; Babanászisz, in.: Berend—Ránki, 1979.

** Vö. Berend—Ránki, 1976. 52.

A tőkeimport

A Török Birodalomból kiszakadó balkáni népek még önálló államaik megszervezésének költségeit sem tudták finanszírozni. Az önállósulás körül bábáskodó európai nagyhatalmak viszont a katonai és a diplomáciai akciókat fontosnak tartották hitelezési tranzakciókkal is kiegészíteni, hogy szövetségi rendszerüket, befolyási övezetüket megszilárdítsák. A Balkán esetében az angol, később a német, de főként a francia és a csekély orosz és osztrák—magyar hitelezések és tőkebefektetések vezérmotívumát politikai és katonai szempontok jelentették, s gazdasági megfontolások csak jóval kevésbé érvényesültek. Úgyszólván általános érvénnyel elmondható, hogy az újonnan létrejött, rendkívül szegény országok államgépezetének, hadseregének kiépítése, az önálló állami lét elemi pénzügyi működési feltételeinek biztosítása is külföldi pénzforrásokra épült. „Szerbia, mint önálló állam, az 1878. évi berlini szerződés eredményeként született. Amikor az újszülött állam először felnyitotta szemét — írja H. Feis az összes Balkán-országra érvényes igazságként — pillantása a bölcsőjét körülálló hitelezőkre esett."* Ez már így volt Görögország esetében is, ahol az 1821-es forradalom első éveitől, már az évtized első felében Anglia folyósította az első, 2 millió font sterling összegű hitelt, hogy a katonák zsoldját fizetni tudják, s gőzhajókat rendeljenek Angliából. Az 1820-as évek végén Anglia újabb 5 millió, Oroszország pedig 3,5 millió aranyfrank kölcsönt folyósított, de az igazi hiteláradat 1830-ban indult meg, amikor a három védnökhatalom kezessége mellett a Rothschild-ház 60 millió frank hitelt nyújtott Görögországnak. E hitel felhasználása úgyszólván általános anatómiai leírásul szolgálhat a beáramló tőkék hasznosítására. A 60 millióból ugyanis Görögország csupán kevesebb, mint 0,5 millió frankot kapott kézhez, míg több mint 14 milliót a Görögországban állomásozó bajor hadsereg eltartására, 11 milliót pedig Törökország kártalanítására fordítottak, s ebből törlesztették az 1826-ban már bekövetkezett fizetésképtelenség nyomán elmaradt korábbi visszafizetéseket is. Érthető, ha 1843-ban újabb fizetésképtelenséget kellett bejelenteni. Ennek ellenére 1878-ban a thesszáliai és egyéb területgyarapodással kapcsolatos költségek fedezetére újabb kölcsönöket vettek fel, majd 1881-ben 120 millió aranyfrank értékű állami kölcsönkötvényt bocsátottak ki, melynek jegyzésében londoni, párizsi és frankfurti nagybankok vettek részt. Két évvel később az államháztartás pénzügyi egyensúlyának biztosítása, katonai kiadások és vasútépítkezések céljára vesz fel külföldi hitelt a Trikupisz-kormány, hogy 10 évvel később éppen Trikupisz miniszterelnök legyen kénytelen bejelenteni az ország újabb fizetésképtelenségét. 1821 és 1893 között a görög állam 750 millió aranyfrank névértékű hitelt vett fel, de az adott körülmények között olyan kedvezőtlen feltételekkel, hogy ezeknek az összegeknek csupán nem is egészen a fele, 350 millió frank folyt valóságban is be az államkasszába. A lassan tovább növekvő hitelek összszege 1912-re elérte a 840 millió frankot.

---

* Feis, 1965. 262.

Mivel a font- és frankmilliók legnagyobb részét a költségvetés deficitjének finanszírozására, katonai kiadásokra, kártalanításokra fordították, s a hitelek névleges értékének mindössze 6%-a jutott termelési célokra, a visszafizetés időről időre elkerülhetetlenül lehetetlenné vált. A törlesztési összegek 1838 és 1912 között némi hullámzással, de általában a nemzeti jövedelem 5-7%-át szívták el, s az állami bevételek nemegyszer $^1/_8$-a a kamat- és tőketörlesztések süllyesztőjében tűnt el.* 1898-ban a görög állam kiadásai háromszorosan haladták meg a bevételeket, s bár külső beavatkozás nyomán a századforduló után ez többé már nem ismétlődött meg, sőt a költségvetés három év kivételével mindig valamelyes bevételi többlettel zárult, az állami kiadások közel felét ezekben az években már a tartozástörlesztés szívta el, s a katonai kiadásokkal együtt ez a költségvetési kiadások $^2/_3$-ához közelített.**

A külföldi tőkeforrások ugyancsak meghatározó szerepet játszottak a modern Görögország gazdasági infrastruktúrájának kiépítésében is. Az első világháborúig Görögországba fektetett közel 1 milliárd aranyfrank értékű külföldi magántőke-befektetés finanszírozta például az összes közületi beruházást, a közlekedési és kommunális befektetések 45%-át, a hajózás beruházásainak 25%-át és az ipar tőkeerejének 64%-át. A külföldi magántőke-befektetések meghatározóan közreműködtek a görög bankrendszer kiépítésében is. Már a Görög Nemzeti Bank 1842. évi megnyitása is elképzelhetetlen lett volna a svájci filhellén Eynard vezető szerepe nélkül. Érdemes azonban ez esetben is felfigyelni arra a sajátos görög jelenségre, hogy a függetlenség létrejötte után az Európában élő gazdag görög tőkéscsaládok egész sora települt vissza s vált a görögországi tőkés fejlődés fontos lendítőerejévé. Ez esetben a visszatérő George Sztavrosz, a Nemzeti Bank negyed századig posztján maradt igazgatójának neve érdemel említést. Még jelentősebb volt a külföldi tőke szerepe a magánbankok alapításában, hiszen a banktőke 57%-a külföldi kézen található. A görög nemzetgazdaságba fektetett összes tőke 65%-a külföldi forrásból származott 1909-ben. (Az összes görögországi befektetések több mint egyharmadát francia pénzcsoportok folyósították, melyek 1915-ben az összes külföldi tőke 64%-át reprezentálták. Anglia szerepe, ami eleinte meghatározó volt, ez időre 27%-ra esett vissza, s mellettük Németország és az Orosz Birodalom játszott még szerepet a befektetésekben.)*

---

* Vö. Babanászisz, in: Berend—Ránki, 1979. 411—412.

** Vö. Mitchell, 1975. 709—726. Popoff, K.: La Bulgarie économique 1879—1911. Paris, 1920. 484—489.

A külföldi tőke tevékenységének egyik legfőbb formája Románia esetében is az államkölcsönök nyújtása volt. A legnagyobb összegű államkölcsönöket a Balkánon éppen Románia vette fel. Először osztrák és német, a kilencvenes évektől pedig jelentős francia tőkéscsoportok a századfordulóig már mintegy 1 milliárd, a világháború kirobbanásáig pedig 1,7 milliárd frank hitelt — 52%-ban Németország, 32%-ban pedig Franciaország — folyósítottak. A felvett hitelek több mint felét vasútépítésre (vagy magánvasutak megvásárlására) fordították, míg a hitelösszeg további egyharmada megoszlott a kikötő- és útépítések beruházásai, valamint a mezőgazdaság hitelezése között. A kölcsönöknek mindössze 20%-a szolgált közvetlen katonai célokat. A Románia által felvett államkölcsönök befektetése tehát elsődlegesen gazdasági jellegű volt, s ezért visszafizetési problémák sem léptek fel. A kelet-európai külföldi tőketevékenységtől nagyobb eltérést mutat a működő tőke befektetése a román gazdaságban. Ez már a befektetések mértékéből is kitűnik. A 20. század elején működő közel 200 bank közül kiemelkedő, s az összes banktőke háromnegyede felett rendelkező 8 vezető nagybank közül csupán 3 létesült román tőkével. (Banca Agricolă, Banca de Scont és a Banca Românească.) A többi vagy teljesen (pl. a Román Nemzeti Bank [Banca Natională], a Banca Generală Română és a Banca de Credit Român), vagy részben (mint a Banca Marmorosch Blank) külföldi tőke alapítása volt. A 8 nagybank 176,4 millió lejt reprezentáló alap- és tartaléktőke-állományából 1914-ben 106,9 millió volt külföldi befektetés, ami mögött az ismert európai bankházak, a Dis'konto Gesellschaft, a Bleichröder Bank, a Länderbank, a Darmstädter és Berliner Handelsgesellschaft, a Deutsche Bank és a Crédit Mobilier álltak.

A román gyáripar pedig szinte teljesen külföldi befektetések nyomán épült ki, amit jól mutat, hogy a századforduló körül a román ipari részvények kereken 92%-a volt külföldön. S a példátlanul magas arány még az első világháború küszöbén is csupán 80%-ra süllyedt.

A gazdasági befektetések esetében Románia — mivel a belső feltételek útját állták a kedvező továbbgyűrűző hatásoknak — már jellegzetes példáját mutatja a külföldi gazdasági érdekek úgyszólván áttétel nélkül érvényesítésének, a belső gazdasági fejlődéshez való viszonylag kevés kapcsolódásának. A befektetések legnagyobb része ugyanis olyan kitermelő ágazatokba irányult, amelyek a gazdaság belső fejlődésével alig álltak kapcsolatban, és a befektetők kereskedelmi tevékenységét, kiszállításait biztosították. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy a román iparba 1914-ig befektetett összes tőke mintegy 60%-a az olajiparra koncentrálódott.

---

* Lampe—Jackson, 1982. 204.; Tourpalitz, D.: Das Bankwesen Griechenlands. Würzburg, 1933. 27—34.; Levandis, J. A.: The Greek Foreign Debt and the Great Powers. 1821—1898. New York, 1944.; Santis, D. K.: Staatsschulden und Finanzpolitik Griechenlands. Berlin, 1924.

Ennek alapján a román olajiparba fektetett tőkének a világháború előtt csak 4,5%-a volt hazai, míg 27,5%-a német, 23,7%-a angol, 20%-a holland — 1905-ig a német részesedés még 65%-ot tett ki, míg az angol és holland részesedés csak 9%-ot — 10%-a francia, 6,3%-a amerikai, 3,8%-a belga, 2%-a osztrák volt, s még valamelyes olasz és svájci érdekeltséget is találhattunk. Nagyjából ugyanez a helyzet jellemezte a gáz- és villamosenergia-termelést is, ahol 95,5%, és a cukoripart, ahol 94% volt a külföldi tőke aránya. Ezek mellett különösen magas volt a külföldi tőke részesedése a kohászatban, amelynek tőkeállománya 74%-ban külföldi kézen volt. Hasonló volt az arány a vegyiparban (72,3%) és a faiparban (70%) is.

Még egyértelműbb sajátosságokat mutatott a szerbiai és bulgáriai tőkeimport. Szerbia első nagyobb hiteleit a török elleni küzdelem finanszírozására már 1867-ben, illetve 1876-ban felvette Oroszországtól. A hetvenes évek végétől, a nyolcvanas évek folyamán azután megindult a francia, német és osztrák hitelek áradata. Az első kölcsönök a vasútépítés nemzetközi ügyét szolgálták, hiszen a berlini kongresszus előírásai értelmében az említett hatalmak megkezdték a Bécs—Konstantinápoly vasútvonal szerbiai szakaszának építését, s ehhez a Länderbank és az Union Générale közös kölcsöne szolgáltatott alapot. Ezt követte 1885-ben és 1886-ban két újabb vasúti kölcsön. 1882-ben a sóbehozatal monopóliuma fejében a szerb állam hatalmas kölcsönt kap az Angol—Osztrák Banktól, amelyet fegyverkezésre fordít. Ugyanezen évben újabb kölcsönt vesznek fel a paraszti kézre juttatott török földek megváltásának fizetésére. Egy 1884. évi kölcsön az államháztartási deficit kiegyenlítését szolgálta, s a következő évben — a már említett vasúti kölcsön mellett — nagyobb arányú ún. dohánykölcsönt vesz fel az állam. 1895-ig Szerbia több mint 350 millió frank hitelt halmozott fel.

A hatalmas hitelek törlesztési igényei — mintegy évi 17 millió frank — meghaladták a szerb állam visszafizetési lehetőségeit, s ez pénzügyi csődbe sodorta az országot. A kiutat az 1895. évi újabb, ezúttal nagy konszolidációs hitelben keresték. A szanálási hitel feltételeként bocsátották ki az állami monopóliumok új adminisztrációját életbe léptető törvényt. Ennek megfelelően hatos tanácsot hoztak létre, amelynek két kinevezett szerb tagja, valamint a Nemzeti Bank elnöke és alelnöke mellett a kölcsönkötvény-tulajdonosok két megbízottja is képviselve volt (a Banque Impériale Ottomane és a Berliner Handelsgesellschaft delegátusai). E bizottság, s különösen annak francia delegátusa, jelentős szerephez jutott a szerb politikában. Felügyeletet gyakorolt az állami bevételek felett, s jogot nyert az állami monopóliumpolitika szabályozására. Az állam jövedelmével ez időtől a kormány már nem rendelkezett szabadon, s ezáltal az államháztartás esetleges deficitjétől függetlenül biztosították a tartozások visszafizetését. Végül is Szerbia a világháború kirobbanásáig 26 kölcsönt vett fel, ebből 10-et függő adósságok rendezésére (316,5 millió dinár értékben), 8-at katonai célokra, fegyverkezésre (443,5 millió dinár értékben) és végül mindössze 8 kölcsönt (304 millió dinár) gazdasági célokra.

Mindezen kölcsönöket magas, 7-8%-os kamatokkal terhelték, s különösen kedvezőtlen volt a kibocsátás rendkívül alacsony, átlagosan 72%-os árfolyama. Így azután a világháború küszöbén felhalmozott több mint 900 millió frank államadósság törlesztése a közkiadások 30%-át emésztette fel. E rendkívül súlyos, nagyarányú eladósodás azonban végül is csak kevéssé szolgálta a szerb nemzetgazdaság fejlődését. A felvett kölcsönök zömét, mint láttuk, stratégiai-államháztartási célokra folyósították, s csupán 1904 és 1910 között volt jelentősebb a magánberuházás céljaira felvett külföldi hitel. A még egészében jelentéktelen szerb ipar néhány vállalata elsősorban ezeknek a befektetéseknek volt az eredménye. Így a vasipar első nagy vállalata (Smederevo Kohászati Kombinát) angol tőkével létesült, a majdanpeki rézbányákat a francia tőke alapította, s hasonlóan francia tőke volt a szénbányászatban és cementiparban (az Industrie de la Houille et du Ciment Franco Serbe 1909-ben alakult) is. Igen erős volt a szénbányászatban a belga tőke is (Société des Mines et Charbonnages d'Alexinats, valamint Usines Minières et Fondières Associées). Viszonylag jelentősebb volt a külföldi tőke érdeklődése más kitermelő ágazatok iránt. A bori rézbányák kiaknázására 1905-ben alakítják meg a Mines de Cuivre Saint Georges nevű társaságot francia tőkéscsoportok. A króm-, az ólom- és cinkbányászat viszont főleg az angol tőke érdeklődését váltotta ki. Jelentkezett még valamelyes külföldi tőke a vegyiparban és a faiparban is. A feldolgozó ágazatok természetesen már távolról sem vonták magukra a külföldi tőkések figyelmét, egy-két német vagy osztrák tőkével létesült cukorgyárról csak közvetlenül a háború előtt adhatunk számot. Egészében a szerb gyáriparban található 470 üzemben mindössze 62 millió dinár beruházott tőke volt. Ha feltételezzük, hogy ennek több mint fele lehetett külföldi kézben — erre engednek következtetni a húszas évek pontosabb adatai —, akkor is a mintegy 30-35 millió dinár közvetlen tőkebefektetés még 3%-át sem teszi ki annak az összegnek, amelyet a külföldi tőke államkölcsönök formájában bocsátott Szerbia rendelkezésére.

Bulgáriában is hasonló külföldi tőketevékenységgel találkozhatunk. A legjelentősebb tőkebeáramlási formát itt is az államadósságok képezték. 1887-ben a bolgár államadósságok összege 26,4 millió frankot tett ki. 1888 és 1914 között azután 9 kölcsönt vettek fel, amelyek közül egyet-egyet London, Berlin és Pétervár, hármat-hármat Párizs és Bécs folyósított. 1900-ban az államkölcsönök összege már 205,5 milliót tett ki, és 1914-re ez az összeg is több mint négyszeresére ugrott, elérte a 850 millió frankot.

A hatalmas és a Szerbiának folyósított hitelekhez hasonlóan kedvezőtlen feltételekkel rendelkezésre bocsátott összegek mintegy 40%-át az államháztartási deficit fedezésére és a hadsereg kiépítésére fordították. Hasonló összegeket fektetett az állam a vasútépítésbe, illetve a vasutak államosításába is. A Bécs—Konstantinápoly vonal Bulgáriára eső szakaszának kiépítését ugyanis a török kormány közreműködésével egy angol szindikátus kezdte meg, majd az 1883. évi megállapodás értelmében a Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, illetve a mögötte álló Deutsche Bank finanszírozta. A nem gazdasági jellegű befektetések hatalmas pénzügyi terhet róttak Bulgáriára. Mivel a felvett kölcsönök nem elsősorban a gazdasági növekedést előmozdító befektetéseket növelték, a visszafizetés belső feltételei a nemzeti jövedelem megfelelő növekedéséből nem jöttek létre. A századforduló körül Szerbiához hasonlóan Bulgáriában is az állami bevételek 30%-át már a tartozástörlesztés emésztette fel.

A rohamosan növekvő tartozásállomány és a hitelek legnagyobb részének improduktív felhasználása következtében, miként Szerbia, Bulgária is igen hamar, már 1901-re a teljes pénzügyi kimerülés állapotába került. A Balkánon sorozatosan és hasonlóan ismétlődő pénzügyi állami csődöket kommentálva jegyzi meg H. Feis: „Minden önálló állam elég kötelet vásárolhat, hogy fölakassza magát, ha eleget fizet érte." Amint a csődök, úgy a megoldási formák is hasonlóak voltak a balkáni országokban. Bulgária 1902-ben nagy konszolidációs hitelt vesz fel. Az összeget francia vezetés alatt álló pénzcsoport folyósítja — angol részvétellel —, s a visszafizetések biztosítékaként ez esetben is zálogul foglalják le az állami bevételeket. A nemzetközi, főként francia ellenőrzés az 1904., majd 1907. években felvett újabb hitelekkel még tovább erősödött. E két utóbbi kölcsön majoritása francia kézben volt. Míg tehát a század elején Franciaország úgyszólván teljhatalmú pénzügyi ura volt Bulgáriának, az 1909. évi kölcsön kapcsán már Ausztria, Anglia és Hollandia került előtérbe. 1912-ig Bulgária nem is kapott újabb francia hitelt, de ez utóbbi évben, orosz közbenjárásra, újabb francia kölcsön folyik be az országba.

A Banque de Paris et des Pays Bas érdekeltsége dominált a bolgár kölcsönökben. Bulgária esetében tehát ismét a jellegzetesen politikai, katonai indítékú hitelezést és kölcsönfelhasználást figyelhetjük meg. A gazdasági jellegű befektetések szerepe egészen elenyésző volt. 1895-ig külföldi gazdasági beruházás lényegében nem történt, 1896 és 1905 között mindössze 15, 1906 és 1911 között pedig újabb 26,6 millió frank befektetésére került sor. A nem egészen 42 milliós magángazdasági befektetés tehát a több száz milliós államkölcsönösszegnek mindössze 5%-át tette ki. Az újonnan keletkezett bankok (Banque Générale de Bulgarie, Crédit Foncier Franco-Bulgar, Banque des Balkans) mind a párizsi hitelintézetek égisze alatt keletkeztek, és végig erős francia érdekeltséggel bírtak. Egészében a kölcsönök és az idegen működőtőke-befektetések 60%-a volt francia kézben.

E befektetések még úgyszólván egyáltalán nem érintették a bolgár ipart, s 1909-ig mindössze 13 nagyvállalatot alapítottak, 15 millió frank tőkeerővel.

Az egyik német—osztrák államkölcsön jellegzetes feltételeként azt is előírták, hogy a hitelek 20%-át német és osztrák iparcikkek vásárlására kell fordítani. A minimális külföldi befektetések főként a kereskedelem és hitelszervezet területére irányultak. Ezek sorában két francia, egy német és egy osztrák—magyar alapítású bank érdemel említést.*

Összességében az 1820—1830-as évek angol, majd az 1870—1880-as évektől jóval nagyobb mértékben megindult francia és német tőkekivitel meglehetősen bőséges sugárban ömlött a Balkánra. Az első világháború előtt a közel 5 milliárd dollár értékű európai francia tőkekihelyezések mintegy 10%-a (540 millió), s a 3 milliárd dollárt meghaladó, Európába irányuló német tőkebefektetések majdnem 15%-a (450 millió) a Balkán országaiban talált elhelyezést. Ezt egészítették ki az angol (100 millió), valamint más európai országok (együttesen 200 millió dollár értékű) hitelezései. Egészében tehát a világháborúig eltelt évtizedekben több mint 1,2 milliárd dollár (6 milliárd frank) hitel áramlott a Balkánra.** Már az eddig elmondottakból is egyértelműen következik, hogy a hatalmas mennyiségű külföldi tőkebeáramlás ez esetben nem azt a szerepet játszotta, mint Közép- és Kelet-Európa országaiban vagy mint Skandináviában, illetve Olaszországban, hanem sokkal inkább a spanyol—portugál esetre emlékeztetett. Mind a kölcsönök legnagyobb részének improduktív, államapparátust és hadsereget építő vagy fenntartó, költségvetési deficitet finanszírozó jellege, a produktív beruházások elenyészően csekély, 3—6% között mozgó aránya, mind a rendkívül kedvezőtlen hitelfeltételek, a névleges és valóságos hitelértékek közötti nagy különbözet és magas kamatteher arra vezetett, hogy a beáramló tőkék nem annyira termékenyítő, lendítő-ösztönző hatásokat gyakoroltak, mint inkább a pénzügyi függés, kiszolgáltatottság, fizetésképtelenség és közvetlen idegen pénzügyi-gazdasági ellenőrzés hátrányaival jártak, s ennek révén egyenesen tovább szűkítették az amúgy is szegényes belső piacot. Az újonnan létrejött önálló államok ilyen jellegű beruházásait J. K. Galbraith joggal nevezte „szimbolikus modernizációnak", s ugyancsak joggal tette hozzá: „Az ország gazdasági jóléte ritkán növekszik a szimbolikus modernizáció révén. Sőt visszavetheti azokat, akik a számlát fizetik."*** A számlát pedig fizetni kellett, ezt a hitelezők kíméletlenül keresztülvitték. Mivel e hitelek gazdasági megtérüléséről aligha lehetett szó, a visszafizetés végső forrását az adóterhek emelése képezte. Az állami költségvetés kiadásai tehát gyorsan növekedtek. Csupán a századforduló és a világháború közötti másfél évtizedben, amikor a legtöbb esetben külföldi ellenőrzés mellett került sor a tartozások törlesztésére, a szerb költségvetés kiadásai 50%-kal növekedtek, a bolgár és görög költségvetési kiadások megkétszereződtek, a román kiadások pedig két- és félszeresre ugrottak. Ez csakis az adóterhek növeléséből volt előteremthető. Ez utóbbi forrásból származott a román állami bevételek 50, s a bolgár jövedelmek 42%-a, ami a bolgár paraszt jövedelmének mintegy 20%-át vonta el.* A gyenge belső piac ezzel tovább szűkült, s a külső tőkeforrások igénybevétele negatív hatást gyakorolt a növekedésre. Ösztönző hatások rendkívül korlátozottan és torzan juthattak csak érvényre.

---

* A balkáni tőkebehozatalra lásd a már hivatkozott munkák mellett: Milič, D.: Strani Kapital u rudarstvu Srbije do 1918. Beograd, 1970.; Todorova, Sz.: Diplomaticseszkota isztorija na vansni zaemi na Bălgarija 1882—1912. Szófia, 1971.; Constantinescu, N. N.: Contribuţii la istoria capitalului străin în Romînia. Bucureşti, 1960.; Pearston, M.: The Oil and Romanian State. Oxford, 1973.; Dimitrijević, S.: Das ausländische Kapital in Jugoslawien vor dem zweiten Weltkrieg. Berlin, 1963.

** Berend—Ránki, 1979. 78—79. 83.

*** Galbraith, J. K.: Economic Development. Boston, 1964. 51.

Ezek között elsősorban a modern közlekedési rendszer meginduló kiépítésére és az exportszektorok növekedésére utalhatnak.

A vasútépítés és a hajózás nekilendülése

A nagyhatalmak 19. századi tőkeexportja általában, s részben a Balkánon is, szoros kapcsolatban állt a kor nagy vívmányával, az úgyszólván jelképpé vált vasút egyetemes-európai rendszerének kiépítési törekvésével. Az ipari nagyhatalmak ugrásszerűen növekvő élelmiszer- és nyersanyagimport-szükséglete, valamint hasonló ütemben fejlődő ipari exportja ugyanúgy szükségessé tette számukra az egységes vasútrendszer kiépítését, mint katonai-stratégiai érdekeik, birodalmi terjeszkedési ambícióik, melyekhez kiváló eszközt találtak a gyors csapatmozgások feltételeit is megteremtő vasutakban. Mint Nyugat-Európa s egyes később indukált országok esetében láthattuk, a külföldi kezdeményezés ez esetben többnyire mégis összhangban állt az érintett országok belső gazdasági igényeivel, modern átalakulási erőfeszítéseivel is.

Nem teljesen mondható el ez a balkáni országok esetében, bár a modern vasút megteremtése a Balkánon sem sokáig várat magára, s az 1860—1870-es évektől lendületes vasútépítési tevékenység bontakozik ki. A modern közlekedés születése azonban e térségben sokkal inkább a külföldi stratégiai-politikai célkitűzések jegyében történik, sokkal inkább csupán az európai nagyhatalmak érdeke, mint bárhol másutt, s ezért jóval kevésbé nő össze az illető országok belső gazdasági átalakulásának ügyével. A balkáni vasutak kiépítésében ugyanis az játszott döntő szerepet, hogy a nyugati hatalmak vasúti kapcsolatot akartak létesíteni Törökországgal, hogy ezzel szárazföldi összeköttetést teremtsenek a Közel-Kelet felé. Ennek jegyében egy angol szindikátus vállalkozásával a török kormány már a hatvanas években felépített egy vonalat a Duna mentén Várnától Ruszcsukig és Küsztendiltől nyugat felé. Ezt kívánták összekötni azután a közép-európai vasutakkal. Ennek érdekében Várnától az osztrák határig további mintegy 2,5 ezer km hosszúságú újabb vonalat kívántak felépíteni. A Hirsch báró vezette osztrák—francia társaság a török állam által garantált, kilométerenként 8 ezer frank biztosított nyereséggel 1870-ben kezdte meg az építkezést. A balkáni országok önállósulása idejére azonban végül is csupán három önálló szakasz épült fel.

---

* Milward—Saul, 1977. 461.; Lampe—Jackson, 1982. 234.

Európa és a Közel-Kelet vasúti összeköttetésének megteremtése most már az önálló balkáni országok bevonása nélkül lehetetlen volt. Így került azután sor 1883-ban Törökország és a három balkáni ország delegátusainak tárgyalására és megállapodására a kapcsolódó vonalak felépítéséről. 1888-ra az ún. Orientalische Eisenbahnen társaság égisze alatt létre is jött a kapcsolat Bécs és Konstantinápoly között. Az 1890-es évektől német és francia pénzcsoportok további vasútépítő tevékenysége teljesíti ki a balkáni vasúthálózatot. A Deutsche Bank macedón vasútvonala (Szalonikitől nyugatra, Monastirig) az Orientalische Eisenbahnen társaság hálózatát fejlesztette tovább. A francia Banque Impériale Ottomane vezetésével viszont a Szalonikitől keletre eső tengerparti vonalat építették fel (660 km hosszúságban). A keleti vasutak élén a német terjeszkedési törekvések világos kifejezéseként 1913-ig a Deutsche Bank állott.

Döntően ezen építkezések nyomán jött létre a balkáni országok vasúthálózata. Szerbiában 1878-ban épült fel az első vasútvonal. 1880 és 1883 között 460 km hosszúságban épült ki az ország területén a Bécs—Konstantinápoly vonal Szerbiára eső szakasza. 1912-ig mindössze további 400 km, többnyire keskenyvágányú vasútvonal épült. Bulgáriában az 1860-as évek első török—angol vállalkozása jelenti a vasút születését. Az ország vasúthálózatának gerincét ez esetben is a Bécs—Konstantinápoly vonal 697 km hosszúságú, Bulgárián áthaladó szakasza alkotta. 1885-től, a vasutak államosítása után, már állami vállalkozás formájában fejlesztik tovább a vasúthálózatot. 1912-re végül is 1948 km hosszúságú vasútvonal jött létre.

Valamelyest eltért ettől a román és görög vasutak története. A Balkán első vasútvonalát angol mérnökök és pénzemberek egy csoportja kezdte építeni Romániában, 1857-ben Cernavodă és Constanţa között. Az elhúzódó, sok akadályba ütköző munkálat eredményeként az első, mintegy 200 km hosszúságú vasút (ekkor már a megszülető román államvasúti rendszer része) csak 1869-ben nyílt meg. 1878 előtt további mintegy 700 km vasútvonalat építettek, elsősorban német tőkével. Ekkor kezdték meg Bukarest összekapcsolását a Duna mellett fekvő Turnu-Severinnel, valamint a fontos kikötővárossal, Galaţival. A mezőgazdasági központok vasúti összeköttetése a kikötőkkel és az Osztrák—Magyar Monarchia vasútjaival az 1880-as évek végéig már 2,5 ezer km-re, 1914-re pedig 3,5 ezer km-re növelte a román vasúthálózat hosszát.*

Görögország földrajzi fekvése az ország vasútjainak nemzetközi jelentőségét eleve kizárta. Romániától eltérően pedig az exportérdekek sem késztettek nagyszabású vasúti befektetésekre. Az első vonal építésére itt is csak az 1860-as években került sor, és annak megnyitását követően 1869 és 1912 között mindössze 1,5 ezer km vasút épült fel, vagyis nem épült ki fejlett, az egész országot behálózó vasútrendszer.

Görögország esetében azonban a közlekedés nagy átalakulását nem elsősorban a szárazföldi közlekedés fejlődésével mérhetjük (amihez 1867 és 1909 között 2,7 ezer km úthálózat kiépítése is hozzátartozott). Az igazi fordulat, és az ország további fejlődésútját is meghatározó gazdaságtörténeti horderejű esemény a tengeri hajózás európai jelentőségű fellendülésében következett be. Az ország földrajzi adottságai és hagyományai hatalmas kereskedelmi flotta kiépítésére ösztönöztek.

*A görög kereskedelmi flotta fejlődése****
1840—1915 között

Év	Hajók száma	Űrtartalom tonnában
1840	3814	110 690
1875	4437	262 032
1895	1166	391 171
1915	1359	1 001 116

1840 és 1875 között a hajópark űrtartalma közel két- és félszeresére növekedett. Ezek az évtizedek még a vitorlás hajók korlátlan uralma jegyében teltek el, s a hajóparknak 1875 körül is mindössze 1,2%-át reprezentálták az első gőzhajók. Az 1875 és 1915 közötti négy évtized azonban nemcsak a hajópark

---

* A balkáni vasútépítésre lásd: Lupu-Kostaky, N.: (ed.), Aspecte ale economiei românesti Bucureşti. 1939.; Aratich, D.: Histoire des chemins de fer yugoslaves. Paris, 1938.; Bousquet, J.: Les chemins de fer bulgares. Paris, 1909.; Jensen, J. H.—Rosegger, G.: British Railway Builders along the Lower Danube 1856—1869. Slavonic and East European Review, XLVI. 1968.

** Babanászisz, in: Berend—Ránki, 1979. 373.; Moszkof, 1974. 159.

(űrtartalomban számolva) újabb közel megnégyszereződésének kora, hanem egyben az ipari forradalom vívmányai legfontosabb görögországi térhódításának időszaka is: a gőzhajók aránya a hajóparkon belül 94%-ra ugrik, vagyis gyakorlatilag teljessé válik az átállás az új technikára. Görögország ezzel a hajózás nagyhatalmai közé emelkedett, hiszen a világ mintegy 32 millió tonnás hajóparkjából 1 millió tonna görök zászló alatt hajózott. A régi kicsiny vitorlásokat nagy kapacitású gőzhajók szorítják ki, s ezek az 1890-es években 40 kikötőt használhatnak az országban. (Ezek közül 10 nagyobb kikötőt, elsősorban Pireuszt, Patraszt, Szyroszt, Voloszt, Lavriont és Korfut már az önálló görög állam építette ki.) A görög hajózásnak ugyancsak nagy lendületet adott a korinthoszi csatorna megnyitása 1893-ban. A Türr István tábornok vezetéséve francia finanszírozás mellett 1882 tavaszán megindult munkálatok nyomán a 6300 méter hosszú, 8 méter mélységű csatorna a nagy tengeri hajók számára jelentősen lerövidítette az utat az Adriai-, az Északi-, Földközi-, az Égei- és a Fekete-tenger között, s a görög gazdaság egyik legfontosabb ágának fejlődésútját egyengette.

A Balkán 19. századi modernizálásának kétségkívül egyik, ellentmondásoktól korántsem mentes mozzanata a modern közlekedési rendszer megszületése és fejlődése.

A Balkán vasútjai is nagy szerepet játszottak a belső piacok fejlesztésében, s ösztönzést adtak a hagyományos termelési keretek bővítésének, olcsó és tömeges exportszállítási lehetőséget biztosítva. Nyilvánvaló például, hogy a román gabonaexport hatalmas fellendülése, a szerb állatkivitel ugrásszerű növelése lehetetlen lett volna a modern vasúti rendszer létrehozása nélkül.

Abban természetesen semmi meglepőt nem találhatunk, hogy a Balkán országaiban a vasúti rendszer fejlettsége messze elmaradt az átlagos, s különösen a fejlett európai szinttől. A későn meginduló építkezések, s a legtöbb esetben csak a nemzetközi fővonalak részeként felépült, de országos hálózati rendszerré még nem formált vasutak az iparosodott országok vasúti pályahosszúság alapján számítva — csak $^1/_4$-$^1/_5$-ét tették ki. (A jóval alacsonyabb népsűrűség következtében a lakosság létszámára jutó vasúti pályahosszúság mutatója alapján $^1/_3$—$^1/_2$ közötti arány a jellemző.)

Jóval szembetűnőbb azonban, hogy a legtöbbször nagyhatalmi kezdeményezésre, nemzetközi vonalak részeként felépített vasutak milyen kicsiny valóságos szerepet játszottak a balkáni országok gazdaságában, milyen kicsiny kihasználtsággal üzemeltek. Az iparosodott Európa vasútsűrűségének $^1/_4$-$^1/_5$-ös szintjét elérő balkáni vonalakon ugyanis a teheráru-szállítás — még a legnagyobb teljesítményt mutató, s leginkább önálló, nemzeti vasúthálózattal rendelkező Romániában is — csak az iparosodott országok szállítási volumenének $^1/_6$-át, személyszállításban $^1/_5$-ét érte el, míg Szerbia és Bulgária vasútjainak kihasználtsága mindössze $^1/_{16}$—$^1/_{32}$-es, sőt személyszállításban még ennél is alacsonyabb szinten állt.

*A balkáni vasutak fejlődése és fejlettsége**

Ország	A vasutak hossza (ezer km-ben)						A vasutak fejlettsége 1911-ben			
							1 km vasútra jutó ország-terület (km^2)	100 ezer lakosra jutó		1 lakosra jutó utazások száma
	1860	1870	1880	1890	1900	1914		vasutak száma (km)	szállított áru t-ban	
Görögország	—	—	0,2	0,7	1,0	1,6	41,74	59,8	0,28	3,5
Románia	—	0,3	1,3	2,5	3,1	3,5	37,66	34,3	1,30	1,6
Szerbia	—	—	0,3	0,5	0,6	1,0	51,21	32,6	0,26	0,3
Bulgária	0,2	0,2	0,5	0,8	1,2	2,1	49,98	44,6	0,53	0,8
Balkán összesen	0,2	0,5	2,3	4,5	5,9	8,2	43,25	40,8	0,75	1,4
Fejlett Európa összesen	38,0	61,7	90,5	114,4	131,1	146,5	10,14	90,2	8,18	21,9
Balkán a fejlett Európa %-ában	0,5	0,8	2,5	3,9	4,5	5,5	432,4	45,2	9,1	6,3

* Berend—Ránki, 1979. 98., 100.

Ezek az adatok vitathatatlanul arra utalnak, hogy a balkáni vasutak, kiépítésük idején, az érintett országok gazdasági működésével még csak kevéssé álltak kapcsolatban, üzemelésük nem valóságos belső szükségleteket elégített ki. Ugyanakkor azt sem felejthetjük el, hogy a vasutak tömegszállításban játszott szerepénél is fontosabb volt a 19. századi európai gazdasági folyamatokban az a szerep, amit a vasúti építkezések és a vasutak üzemeltetése piacteremtő, továbbgyűrűző hatásaiban idézett elő. A vasutakat — mint láttuk — majdnem mindenhol angol és más nyugat-európai importbázison kezdték építeni. Nemcsak a mozdonyokat, vagonokat, de eleinte a legtöbb esetben még a síneket is importálták. Néhány évtized leforgása után azonban fokozatosan berendezkedtek mindezen cikkek gyártására. A vasút tehát az ipari fejlődés meghatározó tényezőjévé vált. Ezt a jelenséget figyelhettük meg az eddigiekben Nyugat-Európától Magyarországig és Oroszországig terjedően. A Balkánon azonban nem így állt a helyzet. A vasutak itt, legalábbis az első világháborúig terjedő időszakban, nem gyakoroltak akcelerátorhatásokat, nem ösztönöztek eredményes ipari továbbgyűrűző folyamatokat, s építésük és működésük lényegében mindvégig külföldről behozott technikával és anyagokkal történt. A vasutak szerepe a Balkánon — a kirívóan alacsony kihasználási foknál is erőteljesebben és szembetűnőbben — éppen az iparosítási folyamatban játszott indukciós hatásának hiányában tért leginkább el Európa nemcsak nyugati, de viszonylag elmaradottabb déli, valamint közép- és keleti zónáitól is.

Ha emellett még figyelembe vesszük, hogy — nem egy gyarmati gazdaságra emlékeztető módon — a kiépült vasutakon az iparosodott országok ipari fogyasztási tömegcikkei áramlottak be a Balkán paraszti országaiba, s támasztottak leküzdhetetlen konkurenciát a hazai fogyasztási iparok születésének, sőt tették tönkre az e cikkeket addig előállító paraszti háziiparok jó részét, akkor teljesebbé válik a kép a vasutak sajátos-eltérő balkáni gazdasági hatásáról. (Hangsúlyozni kell, hogy ez esetben a közvetlen hatásokat említjük, hiszen a vasutak felépítése ugyanakkor, hosszú távon egyértelműen pozitív hatást gyakorolt a térség modern átalakulására.)

Sem a külföldi tőketevékenységről, sem az annak nyomán kiépült vasútrendszerről nem lenne tehát teljes képünk, ha nem vizsgálnánk meg közelebbről a hagyományos termelési területekre és az azokból kifejlődő exportágazatokra gyakorolt hatásaikat. Ugyanis mind a tőkeimport, mind pedig a vasutak az exportszektorok fejlődésének fontos tényezőivé váltak.

Agrárfejlődés és export: a modern átalakulás motorja és fékjei

Európa gyorsan iparosodó nyugati országai az élelmiszer és nyersanyag korábban elképzelhetetlen mennyiségeit szívták magukhoz. Az előzőekben már nyomon kísért folyamatokból hadd idézzük fel a balkáni országok szempontjából sorsdöntő, a világháborút megelőző fél évszázadot, amikor is az egy főre jutó nyugat-európai élelmiszerimport — változatlan 1913. évi árakon számolva 6 dollárról (1872) 14 dollárra (1913) ugrott. E hatalmas „szívóhatás" az európai exporttevékenység gyors, végül is 1860 és 1910 között évente átlagosan 2,8%-os növekedésére vezetett. Ezen a fél évszázadon belül pedig, az 1890 és 1910 közötti két évtizedben az évi átlagos európai exportnövekedés mértéke 3,2%-ot tett ki.

Az ezekben az évtizedekben önállósuló, majd a török külkereskedelmi megkötöttségektől is megszabaduló, az európai közlekedési rendszerbe bekapcsolt Balkán, melynek lassú belső tőkés átalakulása már előzetesen is megindult, s a feudális kötöttségek a törökkel együtt lényegében eltűntek, most tudhatta először kihasználni a nyugati piacok megnyitásának lehetőségét. Ez az export válik gazdasági fejlődésük legfőbb hajtóerejévé. Az exportnövekedés üteme a balkáni országokban éppen ezért még jóval gyorsabbá is vált, mint az önmagában is gyors európai átlagnövekedés:

*Az export évi átlagos növekedési üteme a Balkán országaiban és azok részesedése az európai külkereskedelmi forgalomban (százalékban)**

Ország	1880—1890 között	1890—1910 között	1880—1910 között	Részesedés az európai külkereskedelmi forgalomban	
				1890	1910
Görögország	6,7	2,9	3,3+	0,3	0,3
Románia	2,1	3,9	3,3	1,1	1,3
Szerbia	1,9	4,2	3,4	0,2	0,2
Bulgária	9,4	3,3	5,3	0,1	0,3
Európa átlaga	1,3	3,2	2,8 +	—	—

+ 1860—1910 között.

---

* Bairoch, 1973. 1.

Az átlagosnál 1880 és 1910 között $^1/_5$-$^1/_4$-del (Bulgária esetében közel kétszer) gyorsabb exportnövekedés, s az ennek nyomán bekövetkezett szerény európai részesedésnövekedés mögött az egyes országok kivitelének valóságos megsokszorozódása húzódik meg.

Az export növekedése a Balkánon 1861—1911
*(nemzeti valutában)**

Időszak	Görögország		Románia		Szerbia		Bulgária	
	millió drachma	%	millió lei	%	millió dinár	%	millió leva	%
1861—1865	26	100	—	—	16	100	—	—
1871—1875	58	223	150	100	32	200	—	—
1881—1885	76	292	221	147	40	250	38	100
1911	141	542	692	461	117	731	185	486

Az export volumene tehát az 1860—1880-as évek és az első világháború között általában 4-5-szörösére ugrott.

A piaci lehetőségek formájában érvényesülő ösztönzés, mely az előzőekben közölt számokban is kifejezésre jutott, nem lett volna realizálható a kezdetleges, esetenként félnomád, s ősi szervezeti formákba merevedett tradicionális mezőgazdasági keretei között. A nyugati piaci szívó hatások és a Balkán meginduló integrálódása Európába azonban megfelelő alapot adott a térség országaiban vezető szerepet betöltő mezőgazdasági ágazat modernizálásának megindulásához.**

Mint már az előzőekben bemutattuk, a vizsgált négy ország mezőgazdasága alapján kétféle birtokszerkezettel indult meg a tőkés átalakulás útján.

Bár Görögországra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre pontos adatok, ismeretes, hogy a görög birtokszerkezet inkább a román, semmint a szerb-bolgár mintához állt közelebb. Az 1821 utáni átalakulás idején az állami, egyházi és magánnagybirtok uralkodó szerephez jutott, s a későbbi területgyarapodások után a hagyományos thessziliai és macedón nagybirtokrendszer révén ez a tendencia még erősödött is. Igaz, ezt követően több földreformot is végrehajtottak.

---

* Mitchell, 1975. 489—497.; Lampe, J. R.: Varieties of Unsuccessful Industrialization: The Balkan States before 1914. Journal of Economic History, XXXV. I. 1975. 63.

** A balkáni mezőgazdaságra lásd: Konstantinović, N.: Seljačko gazdinstvo u Jugoslaviji. Beograd, 1939.; Jaranoff, A.: La Bulgarie Économique. Lausanne, 1919.; Evans, I.: Agrarian Revolution in Rumania. Oxford, 1927.

Birtokszerkezet a Balkánon a századfordulón+

Birtok-kategória (hektárban)	Románia		Szerbia		Bulgária	
	a gazdaságok	a földterület	a gazdaságok	a földterület	a gazdaságok	a földterület
	százaléka		százaléka		százaléka	
0—2	30,3	4,3	27	7	32,8	5,5
2—5	46,9	21,5	38	33	30,0	19,3
5—10	18,2	14,5	24	1	23,1	29,4
10—20	3,7		9	31	11,0	26,6
20—50		8,9	2	15	2,7	13,4
50—100		2,1	0,3	1	0,3	3,0
100—500	0,6	10,4	0,3	0,1	0,1	3,1
500—1000		10,3				0,7
1000—		28,1				

+ Románia 1907, Szerbia 1905, Bulgária 1908.

Az első, 1871-ben, az ország művelhető területének $^1/_3$-át, 265 ezer hektárt adott át több mint 357 ezer parasztnak. Ennek ellenére a területgyarapodással erősödő nagybirtok 1910-ben is a művelhető földek 60%-át tartotta kezében (s Macedóniában egyenesen 75%-át). A nagybirtokrendszer uralmát végül csak két további földreform törte meg. Az 1911-es újabb 265 ezer hektárt juttatott a parasztoknak, majd a világháború utáni valóban radikális földreform a nagybirtok közel háromnegyedét, ekkor már több mint 2 millió hektárt juttatott 275 ezer (részben Kis-Ázsiából visszatelepülő) család kezére.**

Mindezek alapján nyilvánvalóak a kiáltó birtokszerkezeti különbségek: Görögországban a föld 60, Romániában kereken 50%-a nagybirtokokhoz tartozott, ezzel szemben Szerbiában és Bulgáriában a földek mintegy $^3/_4$-ét a 20 hektárnál kisebb gazdaságok foglalták le, míg 50, s különösen 100 hektárnál nagyobb gazdaságok úgyszólván nem is léteztek. „Itt találhatjuk meg tehát — állapítja meg Niederhauser Emil — az angliai fejlődésnek, ha úgy tetszik, tökéletes ellenpólusát: a felszívódott parasztság és a mindent elszívó nagybirtok helyett az eltűnt nagybirtok és a minden földet megragadó parasztság éles ellentéte jellemzi ezt."***

---

* Milward—Saul, 1977. 448.; Lampe—Jackson, 1982. 185.; Berend—Ránki, 1976. 66—68.

** Sztderesz, 30—31.; Babanászisz, In: Berend—Ránki: 1979. 360—361.

*** Niederhauser, 1965. 657.

A tőkés átalakulás kezdetei tehát rendkívül eltérő földbirtokszerkezetet találtak a vizsgált balkáni országokban. A tőkés átalakulás valamilyen formában azonban mindegyiket magával sodorta. Erre az esetre is maradéktalanul helytállónak bizonyult Marx észrevétele: „Az a forma, amelyben a kezdődő tőkés termelési mód a földbirtokot találja, nem felel meg neki. A neki megfelelő formát ő maga teremti meg azzal, hogy a földművelést a tőke alá rendeli; ezzel azután a feudális földbirtok... és földközösséggel egybekapcsolt paraszti kistulajdon egyaránt a tőkés termelési módnak megfelelő formát ölt, bármilyen különbözőek is annak jogi formái."*

A tőkés átalakulás kibontakozása azonban egyáltalán nem volt gyors, az átmenet sokféle, bonyolult rendszere jött létre, s az első világháborúig eltelt mintegy fél évszázad folyamán még korántsem játszódtak le e folyamatok. A balkáni nagybirtok jóval nehezebben alakult át tőkés üzemmé, mint akár a környező, közép- és kelet-európai országok ugyancsak fennmaradó, de viszonylag gyorsan tőkésedő nagybirtokai, a balkáni parasztgazdaság pedig sokkal inkább megmaradt tradicionális, nem piaci gazdálkodási önellátó-közösségi kereteiben, mint bármely más európai parasztgazdaság.

Ami a romániai mezőgazdaság sajátos kevert-átmeneti jellegét illeti, több mint fél évszázaddal ezelőtt találóan állapította meg a kérdés kiváló kutatója: „Az agrárrendszer a jobbágyság és kapitalizmus sajátos keveréke, amelyből a földesurak és bérlők mindkettő előnyeit biztosítani tudják, míg a parasztok mindkettő terheit viselik. A jobbágyságból a földesuraknak fennmaradt a szolgamunka minden lehetősége, anélkül hogy bármiféle feudális kötelezettség hárulna rájuk. A tőkés rendszerből lehetőséget nyertek a munkaerővel való szabad alkudozásra, a szabad munkaerőpiac korlátai nélkül. A parasztok viszont alá vannak vetve a szolgamunka kötelezettségének, annak ellentétele, a földhöz való jog nélkül; a kapitalizmusból viszont rájuk hárul a bérmunkássors minden nehézsége anélkül, hogy legalább munkaerejük valóban szabad értékesítésének lehetőségével rendelkeznének."**

E sajátos keveredést A. Milward és S. Saul joggal nevezi „a modern Európában egyedülálló társadalmi-gazdasági rendszernek".*** A 18. századi román részesművelési gazdálkodás nemcsak túlélte az 1864-es reformot, de még megerősödve is került ki belőle. A parasztok ugyanis minden lehetőségüket elveszítették, hogy növeljék, sőt akár fenntartsák földbirtokukat. A paraszti parcellák mérete állandóan csökkent, s az életlehetőség, a földhöz jutás egyedüli útjaként maradt meg számukra a részesbérlet. Csakhogy ez a részesbérlet gyökeresen eltért az Európában máshol is ismert részesművelési formáktól. Egyrészt továbbra is fennmaradt a háromlépcsős bérleti rendszer. A bojárok román és zsidó kereskedőknek adták bérletbe földjeik nagyobb részét. A századforduló körül a 100 hektárnál nagyobb gazdaságok 3,8 millió hektár területéből 2,3 millió hektáron, vagyis kereken a birtokok területének 60%-án bérlők gazdálkodtak. A legnagyobb, 3 ezer hektár területet meghaladó birtokok esetében a bérletek kiterjedése ennél is nagyobb volt, elérte a birtokok területének 73%-át. E bérletek általában rövid lejáratúak, néha csupán egy-egy éves időtartamúak voltak. A kereskedők azután — ellentétben az angol vagy akár magyarországi bérleti rendszerrel — ugyancsak nem maguk gazdálkodtak, hanem parasztoknak adták ki a földeket részesbe. Szintén a századforuló körül, egy 20 nagybirtokra kiterjedő reprezentatív vizsgálat arra az eredményre vezetett, hogy a bérleti földek felét parasztoknak adták ki. Leggyakrabban munkaszerződéseket kötöttek a parasztokkal (a földbirtokos bojárok vagy kereskedő bérlőik), amelyekben a földtelenek vállalták a nagybirtok vagy bérlet egy-egy részének megművelését, hogy ennek a „szolgálatnak" a fejében egy másik parcellát vehessenek bérbe. E szerződések értelmében először a földesúr (nagybérlő) földjét kellett megművelniök, majd a kapott bérleti parcellán betakarított termés szerződésben lekötött hányadát is átadniok. Az egyedülállóan kiuzsorázó bérleti rendszer, melynek rabló jellegét a bérletek rendkívül rövid, esetenként éves lejárata még csak fokozta, a parasztzavargások egész sorozatát váltotta ki a 19. század utolsó évtizedeiben, s jellegében és méreteiben a 20. század egyedülálló parasztfelkeléséhez vezetett 1907-ben, amikor az észak-moldvai Botoşani körzetben, a Fischer bérlőcsalád ellen fellázadt elkeseredett részesbérlő parasztok megtámadták a bérlő embereit. A Moldvát és Havasalföldet futótűzként elöntő parasztfelkelés során a zsidó és más kereskedő bérlők vagy akár falusi szatócsok tömegei estek áldozatul az indulatok e különös erejű kirobbanásának, amelyet véres terrorral vertek le, s amely mintegy 10 ezer emberéletet követelt.*

---

* Marx, K.: A tőke. III. köt. 2. rész. Budapest, 1976. 156.

** Mitrany, D.: The Land and the Peasant in Rumania. London—New Haven 1930. 80.

*** Milward—Saul, 1977. 453.

Ez a sajátos bérleti rendszer, amely az első világháborúig töretlenül uralkodott a román mezőgazdaságban, aligha nevezhető egyértelműen tőkésnek, ugyanakkor már nem is tekinthető azonosnak az 1864 előtti feudális jellegű járadékbérlettel, vagyis sokkal inkább a tőkés gazdálkodás felé vezető sajátos és különlegesen lassú átmenet jellegzetes formájának ítélhető.

A szerb-bolgár parasztgazdaság, más okokból és formákban, de ugyancsak nem térhetett át zavartalanul a tőkés gazdálkodásra.

A török feudális nagybirtok katonai-politikai hatásokra történő felszámolása a balkáni országokban egyáltalán nem járt együtt a tradicionális gazdaság valamennyi formájának, intézményének megszűnésével. A földek paraszti kézre juttatása távolról sem jelentette azt, hogy ugyanúgy megteremtődnek a mezőgazdasági, a paraszti birtokok tőkés fejlődésének feltételei, mint ahogy Nyugaton e két folyamat együtt járt.

---

* Eidelberg, Ph. G.: The Great Rumanian Peasant Revolt of 1907. Origins of a Modern Jacquerie. Leiden, 1974.

Az újonnan kialakult, a feudális rendből kiszabadult parasztgazdaság tőkés fejlődése éppen ezért csak rendkívül lassan bontakozhatott ki. A modern gazdálkodásra való átállás ezeken a területeken a termelés, a tőkefelhalmozás adott szintjén csak lassabb, vontatottabb lehetett, mint a nagybirtok tőkésedésére alapozott kelet-európai agrárfejlődés esetében. A parasztság birtokolási és gazdálkodási módja a török uralom alól való felszabadulás után hosszú ideig alig változott. Erre utal a falusi földközösség különösen erős elterjedtsége. A délszláv zadrugák az uralkodó szokásjognak megfelelően kollektív nagycsaládi tulajdont képeztek, a primitív gazdasági-társadalmi viszonyok jellegzetes, általános tulajdon- és települési viszonyait megtestesítve. A zadrugához kapcsolódó önkéntesen vállalt közösségi formák (közöttük az ún. moba — „kaláka"-munka — és pozajmica — kölcsönzés — a hagyományos) munkaszervezet és művelési mód konzerválójának bizonyultak, mivel a fizetség és ellenszolgáltatás nélkül, egymás kisegítésére végzett közös paraszti munka akadályozta, feleslegessé, sőt lehetetlenné tette a bérmunka általános elterjedését. A tradicionális intézmények 19. század közepén meginduló bomlása ugyan egyre jobban egyengette az utat a tőkés viszonyok számára, eltűnésükre azonban még a 20. század elején sem került sor, ami a modern gazdálkodás nagyon lassú, fokozatos terjedésére utalt.*

A kicsiny balkáni nyomorparcellák legnagyobb része tulajdonképpen nem, vagy csak alig tudott bekapcsolódni az árutermelésbe. Egyes adatok szerint a 10 hektárnál kisebb szerbiai gazdaságok termelésük mindössze 20%-át tudták csupán értékesíteni, s a bolgár parasztgazdaságok termelésének is legfeljebb egyharmada került piacra. Ugyanakkor a csődbe jutott államháztartások konszolidációját célzó magas adóterhek megoldhatatlan feladat elé állították a parasztcsaládokat. Terméstől termésig felvett, s jórészt uzsorakamatra nyújtott hitelek terhének csapdájában vergődött a parasztgazdaságok jelentős része. A 20. század elejére vonatkozó egyes felmérések szerint 1200 faluból 300 az egész, 400 pedig a fele termés értékéig volt eladósodva Bulgáriában. Mondani sem kell, hogy e hiteleknek semmi köze sem volt a modern gazdálkodásra való áttéréshez, beruházások finanszírozásához, csak a parasztság pénzügyi-gazdasági csődhelyzetét hidalták át, de egyben konzerválták is.

Hosszú út vezetett a Balkánon a tőkés mezőgazdasági nagyüzem vagy piaci árutermelő, tőkés feltételek között működő paraszti gazdaság kialakulása felé. Az első világháborúig, ebben vagy abban a formában, még inkább csak az átmeneti formációk voltak a jellemzőek.

Ilyen keretek között is megindult és — bár ezer akadálytól hátráltatva — előrehaladt a mezőgazdasági termelés fejlődése.

---

* Tomasevich, 1955.

Romániában és más balkáni országokban, ezekben az évtizedekben az agrárfejlődés egyik legszembetűnőbb vonása a korábbi félnomád állattenyésztés felcserélése a földműveléssel, gabonatermeléssel. Kiugróan gyorsan nőtt a művelt földterület mennyisége, a szántóföldek kiterjedése. Romániában ez már korábban is megfigyelhető, hiszen Moldvában pl. 1833 és 1859 között a szántóföldek közel megkétszereződnek (440 ezer hektárról 800 ezer hektárra). A román fejedelemségekben a gabonával bevetett földterület már 1829-től 1840-ig tízszeresére növekedett. A vetésterületek gyors kibővülése a 19. század második felében is tartott. A gabonával bevetett földterület az 1860-as 2,5 millió hektárról a századforduló után 5,2 millió hektárra emelkedett.

Szerbiában és Bulgáriában a 19. század második felében játszódik le a földművelésre való áttérés nagy fordulata. Az állattenyésztő gazdálkodás visszahanyatlásával (az ezer főre jutó állatállományt számosállatban kifejezve az 1859. évben 1849 db-ra, 1895-ben 695 db-ra becsülik) a szántóművelés rohamosan terjedt. A búzával bevetett terület az 1880. évi kereken 130 ezer hektárról a századforduló idejére kb. 400 ezer hektárra ugrott, s ugyanezen években több mint megkétszereződött a kukorica vetésterülete is. Bulgáriában a művelhető földterület az 1889. évi 5,6 millió hektárról 1912-re majdnem 8 millió hektárra bővült.

Ebben a folyamatban minden esetben erőteljesen közrejátszott a közállapotok és a termelői biztonság megszilárdulása, továbbá az erős (de állandó és kiszámítható) állami adózás kötelezettsége. A parasztok tömegesen lehúzódtak az addig biztonságot nyújtó hegyekből a gyéren lakott, régóta nem művelt völgyekbe, alföldekre, amelyek amolyan szűzföldként az újraművelés első éveiben még a primitív művelés mellett is jó termést hoztak.

A gabonatermelés kiterjedése a Balkánon 1862—1915
*(ezer hektárban)**

Időszak	Románia			Szerbia			Bulgária		
	búza	kukorica	gabona[1] össz.	búza	kukorica	gabona[1] össz.	búza	kukorica	gabona[1] össz.
1862—1866	697	980	2084	—	—	—	—	—	—
1896—1900	1561	1993	4649	319	489	1043	823	447	1763
1911—1915	1922	2097	4987	387	585	1202	1143	638	2428

[1] Búza, kukorica, rozs, árpa és zab összesen.

* Mitchell, 1975. 212—266., 250—266.; Lampe—Jackson, 1982. 171.

A félnomád (pontosabban transzhumáló) hegyi állattenyésztésről a szántóföldi mezőgazdasági termelésre történő átállás a Balkán kései gazdasági modernizálásának kétségkívül legnagyobb horderejű lépése volt. Ez a folyamat azonban, éppen a korábban bemutatott elmaradott földbirtokviszonyok, súlyos tőkehiány és műveletlenség közegében, nem járt együtt a 19. század agrotechnikájának és technológiájának meghonosításával. Az új technika csak szórványosan jelent meg. Ebben a vonatkozásban még Románia állt a legjobban. A 20. század elején a román földeken 55 gőzeke, 4,6 ezer gőzcséplőgép és 12,5 ezer lóvontatású vetőgép dolgozott. E számok értékére utal, hogy az egy gőzekére jutó földterület kétszer akkora volt, mint Magyarországon és közel ötször akkora, mint Németországban. A gőzcséplők esetében Németországhoz képest tízszeres, a vetőgépeknél mind Német-, mind Magyarországhoz viszonyítva háromszoros terület jutott egy-egy gépre. Szerbiában és Bulgáriában azonban e gépek még jórészt ismeretlenek voltak.

Bulgáriában összesen 155 db gőzcséplőgép üzemelt, ami azt jelentette, hogy egy-egy géppel 15 600 hektár szántóterületet műveltek. (Tizenötször annyit, mint Romániában.) A 257 db lóvontatású vetőgépre jóval több mint hússzor annyi földterület (egy-egy gépre 9400 ha) jutott, mint Romániában. A gépek gyakorlatilag tehát még nem terjedtek el a délszláv mezőgazdaságban. Sőt még a vaseke sem tudta kiszorítani a faekét. 1900-ban Bulgáriában a parasztok által használt 435 ezer ekének alig több mint 10%-át tették csupán ki a vasekék. 1910-re ugyan a vasekék száma jóval több mint megkétszereződött, de a 114 ezer db vaseke még mindig alig több mint egyötöde volt csak a mezőgazdaságban használt összes ekének. Hasonló volt a fa- és vasekék aránya Szerbiában is.

A szerb viszonyokat jól jellemzi, hogy 1863 és 1893 között a vasekék és egyéb mezőgazdasági szerszámok egy főre jutó száma egyáltalán nem emelkedett. A vetésforgórendszert sem alkalmazták következetesen, s az istállózás még kivételszámba ment. Az aratást még nem is kaszával, hanem legnagyobbrészt sarlóval végezték.

Gabona-terméshozamok a Balkánon — 1862—1912
*(hektáronként mázsában)**

Időszak	Görögország		Románia		Szerbia		Bulgária	
	búza	kukorica	búza	kukorica	búza	kukorica	búza	kukorica
1862—1866	—	—	9,6	9,3	9,5	11,8	—	—
1896—1900	—	—	8,9	10,3	9,4	14,0	7,9	11,4
1911—1915	9,8	13,7	11,6	12,7	11,1	10,7	11,1	11,8

* Lampe—Jackson, 1982. 188.

A növekedés fél évszázad alatt is jelentéktelen volt, sőt egyes esetekben stagnálás, hosszabb időszakra jellemző visszaesés is megfigyelhető.

Mindez nem változtat azon, hogy a gabonatermelés mennyisége, elsősorban a vetésterületek rohamos kiterjesztésével lényegesen növekedett.

A gabonatermelés fejlődése a Balkánon 1862—1915
(ezer tonnában)[*]

Öt év átlaga	Görögország			Románia		
	búza	kukorica	G.	búza	kukorica	G.
1862—1866	—	—	100[+]	672	912	—
1896—1900	—	—	—	1386	1852	3800
1911—1915	344	151	613[++]	2223	2666	6000

Öt év átlaga	Szerbia			Bulgária		
	búza	kukorica	G.	búza	kukorica	G.
1862—1866	—	—	—	—	—	—
1896—1900	293	678	1171	647	508	1579
1911—1915	417	674	1307	1266	750	2637

G. = öt fő gabonatermény összesen.
[+] 1860-ban; [++] Más adatok szerint 1907-ben: 465.

A fél évszázad alatt megháromszorozódó román búza- és kukoricatermelés, s a csupán a századfordulótól a világháborúig terjedő években kereken 3,5 millió tonnával, 50%-kal növekvő gabonatermelés Romániában, Szerbiában és Bulgáriában egyértelműen tanúsítja az előretörést és hatalmas gabonatöbblettermelésre utal. Ez a „többlet” azonban, hasonlóan az oroszországi „kényszerexporthoz”, a paraszti tömegnyomor és leszorított fogyasztási szint nyomán jött létre.

A balkáni országok közül egyedül Görögországban nem került sor a gabonatermelés térhódítására, hiányoztak a természeti feltételek. Mindenekelőtt a művelhető földterület — szemben a többi balkáni országok 40% körüli arányával — az ország területének csak 20%-át tette ki. A gabonával, főleg búzával bevetett területek azonban Thesszália csatolása után itt is növekedtek. Ennek ellenére a megművelt földterületen belül, a gabonaművelés részesedése jelentősen csökkent: 1860-ban még 79, 1909-ben már csupán 57%-ot tett ki.* A görög import egyik legfőbb tétele mindvégig az összes behozatal $^1/_4$-éig emelkedő gabonaimport volt.

---

[*] Mitchell, 1975. 212—226., 250—260.; Lampe—Jackson, 1982. 171.

Bulgáriában ezzel szemben a csak a 19. század utolsó két évtizedében megkétszereződő gabonatermő terület végül is a szántóföldek 87%-át foglalta el. Romániában ugyancsak 86%-ra emelkedett a gabonaföldek aránya a szántóművelésben, s egy főre számítva ez 40%-kal nagyobb is volt, mint Bulgáriában. Az egy főre jutó gabonaterület tekintetében Romániát csak a három legnagyobb tengeren túli gabonatermelő ország szárnyalta túl. Bulgária búzatermelésének 30%-át, Románia 50%-át exportálta, s közel hasonló volt a helyzet a kukorica esetében (40%-os export) is. (Szerbia gabonatermelésének csak alig több mint 12%-át értékesítette külföldön.) Különösen a román export volt nemzetközi jelentőségű. Exportjának 1866-ban még csak 40, 1911-re már 80%-a gabonából (négyötöd részben búzából) állt, s ezzel a világexport 8,3%-ával a negyedik legnagyobb búzaexportőrré emelkedett.

A növekvő gabona-, főként kukoricatermelés nagy szerepet játszott a sertéstenyésztés vezető exportágazattá fejlesztésében is. Ez leginkább Szerbia esetében volt meghatározó. A századforduló körül az ezer lakosra jutó állatszám tekintetében Szerbia világhatalom, hiszen sertésállománya (1000 lakosra 988 sertés) a világon az első, szarvasmarha- állománya pedig (1000 lakosra 263) az Egyesült Államok és Dánia mögött a harmadik volt. Ezeknél is kiemelkedőbb volt a juhállomány növekedése (1000 lakosra 2516 állat). Az állatsűrűség Romániában és Bulgáriában is az európai átlag felett állt, bár az ugyancsak állatexportáló Románia 1000 lakosra jutó állatállománya a szarvasmarha esetében alig több mint a szerb állomány felét (366), a sertésnél kevesebbet mint egyötödét (165), s a juhállománynál egyharmadát-egynegyedét (690) érte csupán el.**

Bár 1860 és 1909 között Görögország állatállománya is jelentősen növekedett — a tehénállomány 2,7-szeresére, a sertésállomány 1,7-szeresére, s a juh- és kecskeállomány 1,3-szeresére bővült, az állatlétszám mégis egészen jelentéktelen maradt. (A jóval több mint másfél milliós romániai sertésállománnyal szemben a 20. század eleji görög sertéslétszám csak 200 ezer darab körül mozgott. Görögország csupán a juh- és főként a kecskelétszám tekintetében volt versenyképes [1909-ben 6,2 millió darabbal], sőt a kecskeállomány egyes időszakonként a kétes értékű világelsőséget biztosította az országnak.)***

---

* Moszkof, 1974. 143.

** Berend—Ránki, 1976. 89.

*** Babanászisz, in: Berend—Ránki, 1979. 364.; Moszkof, 1974. 143.

Az éghajlati-természeti adottságoknak megfelelően a görög mezőgazdaság fejlődése a többi balkáni országétól eltérő utat járt. Részben az ország területi gyarapodásával is összefüggésben, a művelt földterület ez esetben is gyorsan, 1861 és 1880 között kereken kétszeresére nőtt. Az évi átlagos 3,8%-os területi növekedéssel szemben azonban a gabona vetésterülete csak évi 2%-kal, ezzel szemben a mazsoláé 7,8, az olajfaültetvényeké 9,3 a fügefaültetvényeké 4,2%-kal nőtt. Míg tehát a gabonaföldek csak nem egészen másfélszeresére növekedtek, a fügefaültetvények több mint megkétszereződtek, a gyapot- és mazsolaföldek közel négyszeresére nőttek, az olívaültetvények pedig megötszöröződtek.

A 19. század talán leglátványosabb görögországi termelési eredménye a mazsolatermelés hatalmas térhódítása volt. A megsokszorozódó mazsolatermelés úgyszólván teljes egészében exportra került. 1860-ban még csak 1,2 ezer tonna, a századfordulós csúcsponton 141 ezer tonna, de ezt követően is 110-115 ezer tonna a kivitel. A 20. század elején hasonló karriert futott be görög dohány is, s az 1860-as 1,2 ezer tonnás termelésről 1909-re 8,8 ezer tonna dohányt állítottak már elő.*

Hasonlóan intenzív kultúrák a szélsőségesen egyoldalú gabonatermelő Balkánon még alig-alig találhatók. Egyedül Szerbia mutatott némi hasonlóságot. A görög mazsola szerepét ez esetben az Észak-Szerbiát borító szilvafamilliók termése töltötte be. (Az eltérés abban van, hogy a szőlőtermelés intenzív kultúrájával szemben az úgyszólván vadon növő és termő szilvafák majdnem a természeti gazdálkodás szintjére utaltak.)

A boszniai agyagkemencékben (pušnica) történő szilvaszárítás 1860 után hatalmas felvásárlórendszerrel összekapcsolt paraszti háziiparrá alakult és az óriási mennyiségekben előállított aszalt szilva elsőrendű exportcikk lett. 1886-ra a szerb export $^1/_4$-ét az aszalt szilva tette ki, amely a későbbiekben is megőrizte 10% körüli arányát.**

A 19. század utolsó harmadában s a 20. század elején tehát az európai piaci lehetőségek és a modern közlekedési rendszer megteremtésével, a tömegszállítási feltételek hatására úgyszólván hagyományos termelési módszerekkel, mégis jelentős mennyiségi növekedés játszódott le a művelt földterület kiterjesztése és az azon meglehetősen egyoldalú, főleg exportra termelt termények esetében. A román, bolgár és szerb gabona, a szerb sertés és aszalt szilva, a görög mazsola és dohány termelése ezen országok legfőbb exportszektorait hozta létre, s egyes cikkeknél világviszonylatban is számottevő jelentőségre emelkedő exporttevékenységhez vezetett. A Balkánon szembetűnő az exportszektorok rendkívüli egyoldalúsága, amely a legtöbbször szinte egyetlen termékre épült.

---

* Agriantoni, kézirat.

** Lampe—Jackson, 1982. 177.

*Az egyetlen legfőbb exportcikk részesedése az összes kivitelből 1886—1911 (%-ban)**

Időszak	Görögország	Románia	Szerbia		Bulgária
	mazsola	gabona	gabona	állat, állati termék	gabona
1886—1890	54,7	76,8	17,8	38,0	72,2
1896—1900	42,0	74,2	27,7	29,9	72,7
1906—1910	30,8	79,7	43,5	11,8	64,4

Ha a vezető exportcikk mellett figyelembe vesszük a második-ötödik helyen álló főbb exporttermékeket is, a sajátos vonások még élesebbé válnak. Görögország esetében például az tűnik szembe, hogy 1887-ben az export közel 75%-a mezőgazdasági nyerstermékekből állt. 1912-re e cikkek részesedése 78%-ra emelkedett. Az első időpontban a mazsola (57%) mellett különösen a bor (5%), az olajbogyó és étolaj (5%) játszott nagy szerepet. 1912-ben a mazsolaexport jelentőségének csökkenését (29%) az olíva (15%), a dohány (14%) és a bor (12%) exportjának térnyerése ellensúlyozta.

Szerbiában mindvégig három exportcikk dominált, a gabona, az élő-, illetve vágott állat és az aszalt szilva. Ezek aránya ugyan jelentősen változott, de együttesen változatlanul az export 75%-80%-a között mozgott.

Az egyoldalú, úgyszólván monokulturális szerkezet mellett különösen fontos felfigyelni a balkáni országok exportcikkeinek sajátos jellegére: a vezető exporttermékek ugyanis előállításuk után alig igényeltek továbbfeldolgozást. A szőlőmazsola, a dohány és a szilva szárítása egyszerűen a napon, pajtákban, vagy esetleg kezdetleges agyagkemencékben folyt. Ugyanez mondható el az olajpréselésről, ami a dohányfeldolgozáshoz, bortermeléshez és vágottállat-előállításhoz hasonlóan, ha nem háziipari, akkor legfeljebb hagyományos manufakturális kereteket igényelt. Az egyetlen kivétel ez alól a gabona lehetett volna. Az európai gazdaságfejlődésben jól ismert a gabonatermelés és -export bázisán gyökeret verő modern élelmiszeripar példája. Magyarországon éppen a malomipar szolgáltatta a legfőbb összekötő hidat, amely által a mezőgazdasági exportszektorból kiinduló továbbgyűrűző hatások eljutottak az iparhoz.

Románia és Bulgária azonban a megfelelő tőkeerő, a vállalkozói kultúra, az ipari előzmények és képzettség, továbbá más belső tényezők és a biztosított piac hiánya következtében nem járta végig ezt az utat, nem rendezkedett be a gabona legalább részleges hazai feldolgozására. A századforduló utáni Magyarországon, mint láttuk, a búza és liszt kiviteli aránya 33 : 67 volt, míg ugyanekkor, a búzaexportban világtényezővé vált Romániában csupán 92 : 8.

---

* Lampe, 1975. 64.

Az exportcikkek ipari feldolgozásának hiánya a balkáni exportágazatok elmaradottságának, s ebből következően a gazdaság más ágazataira gyakorolt rendkívül kicsiny továbbgyűrűző hatásának, az ágazatok közötti kapcsolatok szegényességének legfőbb oka.

A Balkán nem abban tért el az európai periféria legtöbb más régiójától, hogy exportszektora a mezőgazdaságban fejlődött ki. Ezt igen sok más ország esetében is megfigyelhettük. A rendkívül hátrányos eltérés abban ismerhető fel, hogy a mezőgazdasági exportszektorból nem vezettek tovább az utak. A nyerstermények feldolgozására, s ennek révén ipar meghonosítására nem került sor. Az exporttermények egy része már technológiai okokból sem adott erre lehetőséget (mazsola, aszalt szilva, dohány stb.).

Így az exportszektorok bármilyen dinamikus mennyiségi növekedése nem vonta maga után a gazdasági átalakulást, s nem járult igazán hozzá a régi, hagyományos termelési szerkezet széttöréséhez. A növekedés a régi szerkezeti keretek között ment végbe.

Az exportszektorok e sajátsága azonban más következményekkel is járt a Balkánon. A kevés számú nyerstermék exportrugalmassága ugyanis rendkívül alacsony volt. Több exportcikk egyáltalán nem biztosított stratégiai előnyöket az exportáló országoknak, még akkor sem, ha úgyszólván világmonopóliummal rendelkeztek (például a görög mazsola vagy a szerb aszalt szilva esetében). E termékek rendkívül kiszolgáltatott piaci helyzetben voltak, s a fogyasztási szokások változásaival, a váratlan versennyel vagy korlátozó kereskedelempolitikai intézkedésekkel szemben úgyszólván védteleneknek bizonyultak. Az elmaradottságból fakadó kiszolgáltatottsági helyzetet még csak fokozta az ugyancsak rendkívül egyoldalú piaci orientáció. Ha az egyes balkáni országok kivitelében szélsőséges aránytalansággal uralkodott egy vagy egy-két termék, úgy ezt (vagy ezeket) legnagyobbrészt egy vagy egy-két piacon értékesítették. A szerb export 86-89%-a például az Osztrák—Magyar Monarchia piacaira irányult 1871—1875 és 1901—1905 között. A görög kivitel 68%-át az angol piacon értékesítették az 1870-es évek közepén, a szerb export közel felét az 1890-es évekig a Török Birodalom, a 20. század első éveiben pedig 86%-át Ausztria—Magyarország vette át, s a román kivitel 54%-át a brit piacon értékesítették az 1880-as évek második felében.

E rendkívüli piaci egyoldalúság minden esetben megbosszulta magát. Ausztria—Magyarország például az 1890-es évek közepén a Monarchiába irányuló sertésexportot állat-egészségügyi rendszabályok segítségével egyetlen év alatt (1895-ben) az 1890—1894-es évek szintjének felére szorította, majd az 1906-os újabb „disznóháború" révén úgyszólván megszüntette. Szerbia kivitelében a Monarchia részesedése az 1901—1905. évi 86%-ról 1905—1910 között 28%-ra zuhant vissza. Hasonló megrázkódtatásokra gyakran került sor. A török piac jelentősége például zuhanásszerűen csökkent Bulgária számára az 1890-es évek elején, s a megelőzendő fél évtized 44%-os részesedése 29%-ra esett vissza. Románia, amely exporttermékeinek több mint felét brit piacon adta el az 1880-as évek második felében, egy évtized múlva már csak termékei nem egészen egyötödét, a 20. század elejétől pedig kevesebb, mint egytizedét tudta Angliában értékesíteni. Ugyanígy veszítette el Görögország is angol piacait. Az 1874. évi export 68%-áról az 1880-as évek második felére 39%-ra csökkent.*

Mindez nemcsak értékesítési gondokat, hanem kedvezőtlen áralakulási tendenciákat is okozott, s nagyban hozzájárult az exportból eredő bevételek és tőkefelhalmozás korlátozásához. Mindez hozzájárult az exportszektorokból kiinduló átalakulás, a nemzetgazdaság szerkezeti modernizálásának lefékezéséhez.

Az európai konjunktúra szívó hatása, ha az exportigényekkel ki is mozdította a Balkán korábban jórészt stagnáló országait és felgyorsította fejlődésüket, radikális szerkezeti átalakulásokat nem váltott ki. Az exportbevételek legfeljebb arra voltak elegendőek, hogy tovább növeljék a mezőgazdasági árutermelést és -exportot, s meginduljon a 19. századi infrastruktúra bizonyos elemeinek kiépülése. Mivel a hagyományos szerkezetek azonban alig változtak, a nemzetközi gazdasági kapcsolatoknak a szívó hatással egy időben fellépő korlátozó, deformáló hatásai felerősödtek. Az európai gazdaságba való bekapcsolódás ez esetben az elmaradott gazdasági szerkezet konzerválásával járt, s az egyes balkáni országok gazdasága egyoldalúan hozzáidomult a legfeljebb európai partnereik igényeihez, ami nagyfokú kiszolgáltatottsághoz vezetett.

Ezt a felismerést már 1882-ben rendkívül erőteljesen és egyoldalúan fogalmazta meg A. Xenopol, a román protekcionista mozgalom korabeli vezéralakja: „Nyugat-Európa reánk hagyja a mezőgazdasági munka nehéz és fáradságos terhét, miközben a maga számára tartja fenn az ipar kevésbé munkaigényes és profitábilisabb munkáját. Más szavakkal, nekünk kell viselni Romániában, az európai társadalom egységes egészében gondolkodva a legalantasabb munka terhét és elszenvednünk egy lealacsonyító társadalmi funkciót, ami megfelelő lenne az állatoknak vagy a lélek nélküli gépeknek; minket a civilizáció helótáinak státusába szorítottak le."**

Ezekben az országokban az exportszektor kiépülése, a világkapitalizmus rendszerébe való beilleszkedés jórészt valóban nem jelentett mást, mint addigi gazdasági szerkezetük magasabb szintű reprodukálását. Gyakorlatilag alig történt több, mint pótlólagos termelési tényezők (föld, munka) bekapcsolása

* Vö. Mitchell, 1975. 510—599.; Popoff, 1920.

** Xenopol, A. D.: Studii economice. Craiova, 1882. 187. In: Milward—Saul, 1977. 430.

a termelés mennyiségi növelése érdekében anélkül, hogy ez érdemlegesebb lökést adott volna a termelési tényezők átcsoportosítására vagy hatékonyabb kihasználására, vagyis az iparosodás valóságos nekilendülésére. A megnövekedett exportbevételek nagy részét ezért vagy az importpiac, vagy az állami költségvetés improduktív tételei szívták fel, s nem utolsósorban a vezető osztályok, társadalmi rétegek luxusfogyasztása emésztette fel.

Jellegzetes módon ez nemcsak a mezőgazdasági exportszektorokkal kapcsolatban mondható el, hanem hasonlóan érvényes a Balkán ipari nyersanyagaira, sőt akár stratégiai jelentőségű nyersanyagforrásaira is.

Külföldi „sziget"-ek és gyenge ipar — a szerkezeti elmaradás konzerválódása a Balkánon

Az európai ipari átalakulás természetes velejárójaként nőtt meg az iparosodott országok érdeklődése az elmaradottabb régiók energiaforrásai, ércei, fatartalékai, egyszóval ipari nyersanyagkincsei iránt. A Balkán ebből a szempontból nem tartozott a nyugat-európai gazdaság legfontosabb kiegészítő zónái közé. A spanyol ércek, az orosz és skandináv fa és ércek, s az orosz olaj mellett azonban a nyugati pénz- és vállalkozói csoportok nagy érdeklődést mutattak az Európa leggazdagabb olajmezői közé tartozó román olajvidék és a hatalmas szerb színesfémkincs kiaknázása iránt. A külföldi tőketevékenység kapcsán már bemutattuk a román olajipar kiépítésére fordított német, angol, holland, francia, amerikai és belga befektetéseket, vagy a szerbiai bori rézbányák kiaknázására létrejött francia tőkecsoportot.

A román iparfejlődés lassú, vontatott megindulásának középpontjában ennek megfelelően éppen az olajipar állt. Nyilvánvaló az olajipar központi szerepe, ha figyelembe vesszük, hogy a román iparba fektetett tőke az 1902. évi 247 millió lejről 1915-re 637 millióra emelkedett, de ezen belül a vegyiparba befektetett tőke 32 millióról 403 millió lejre ugrott! Nemcsak a példátlanul gyors emelkedés, több mint tizenháromszorosára bővülő tőkeállomány érdemel figyelmet, hanem az a tény is, hogy a világháború előtt az összes ipari tőke közel kétharmada a vegyészetbe koncentrálódott. Emögött az húzódott meg, hogy, mint utaltunk rá, hatalmas külföldi befektetésekkel ezekben az években került sor a romániai olajbányászat kiépítésére. A német tőkével korábban létrehozott Steaua Română és a Royal Dutch Shell érdekeltségű Astra Română után az 1900-ban angol és belga tőkével létesített Telega Oil vállalat, az 1904. évi Aquila Franco Română francia vállalkozás, a német alapítású Creditul Petrolifer és a Standard Oil által létesített Româno-Americană emelkedik ki. A legnagyobb nemzetközi olajmonopóliumok behatárolása nyomán az olajkitermelés rendkívül gyorsan nőtt: 1901-ben 297,5 ezer tonnát, 1914-ben pedig már 1810,2 ezer tonnát tett ki. Ezzel a mennyiséggel Románia a világ ötödik legnagyobb olajtermelőjévé emelkedett. A kitermelt olaj túlnyomó többségét nyers állapotban szállították ki, de az említett társaságok — a háborúig 41 millió lejes befektetéssel — megkezdték a finomítóipar kiépítését is. A legtöbb finomított termékből azonban Románia még behozatalra szorult.*

Az olajipar a századfordulótól a világháborúig évente átlagosan 15%-kal növelte termelését, s 1915-ben a román ipari termelés nettó értékének közel $^1/_4$-ét tette ki. Az olaj Románia második legfőbb exportcikkévé vált. 1896—1900 között még csak a kivitel 0,8%-át tette ki, 1911-re azonban már megközelítette az export értékének 12%-át.**

A háború előtti évtized szerbiai ipari befektetéseiben hasonlóképpen meghatározó szerepet játszott a gazdag rézkincs kiaknázására irányuló nyugati törekvés. 1906-ban a szerb malom-, sör- és egyéb iparokba fektetett összesen 22 millió dinár értékű hazai befektetéssel szemben a bányászatra (s kevés egyéb területre) fordított külföldi beruházások összege 16 millióhoz közelített, vagyis a kicsiny ipari befektetések 40%-át a nyugati bányászati-ipari beruházások tették ki. Ez utóbbiak összege már néhány év alatt, 1910-ig is közel 50%-kal tovább nőtt.***

A külföldi tőke érdeklődése néhány más vállalkozásra is kiterjedt. Egy-egy kohászati üzem, szénbánya, cukorgyár alapítása jelzi e tevékenység hatását. Bulgáriában és Szerbiában az ilyen alapítások is csak szórványosak voltak. Romániában viszont a létrejövő nagyipar úgyszólván egészében a külföldi befektetések nyomán született. Hasonló a helyzet Görögországban is, ahol 1909-ig az iparba fektetett közel 81 millió aranydrachma külföldi tőke mintegy másfélszeresen szárnyalta túl a belföldi ipari befektetések 45 milliós összegét, vagyis a görög ipari befektetések 64%-a külföldi forrásokból származott.****

Mindezen esetekben, s ezen belül a nemzetközileg legjelentősebb román olajipar vonatkozásában is megfigyelhetők azok a jellegzetes negatív jelenségek amelyek a külföldi tőketevékenységgel fellendülő exportorientációjú gazdaságokat jellemzik. Néhány szektor gyors növekedése viszonylag csekély továbbgyűrűző hatást gyakorolt a gazdasági élet egészének fejlődésére és átalakítására. A kitermelő iparágak fellendülése alig befolyásolta a feldolgozó iparágakat. Az elégtelen ágazati kapcsolatok miatt a beruházási javak továbbra is import útján kerültek az országba, sőt a kibányászott olaj feldolgozása is jórészt külföldön történt. Finomított olajból Románia a háború előtt még behozatalra szorult.

---

* Berend—Ránki, 1976. 192—193.; Pearston, 1973.

** Lampe—Jackson, 1981. 242. 169.

*** Cameron, 1972. 146.

**** Moszkof, 1974. 168.

A profitot vagy a kitermelő szektor további bővítésébe fektették, vagy külföldre vitték.

A külföldi tőke tevékenysége tehát a balkáni országokban meggyorsította a fejlettebb termelési mód elemeinek átültetését, az árutermelés és a piaci viszonyok kiszélesítését, a fejlettebb technikán alapuló üzemek, olykor egyes iparágak létesítését, de megfelelő belső tényezők híján ez nem volt elegendő az elmaradottság áttörésére a nemzetközi munkamegosztás rendszerében. Ugyanakkor olyan fékező tényezők is megjelentek, amelyek az elmaradott szerkezet szintjén való megrekedést, a fejletlenséget konzerválták. Az exportszektorok elszigetelt, ún. enkláve jellege, ha természetesen nem is a klasszikus gyarmati értelemben (ahol a külföldi tőke segítségével létrehozott ágazatok vagy üzemek és az elmaradott tradicionális szektor szembenállásig élesedő különbsége volt jellemző), de sajátos kettősségre vezetett és az ún. duális gazdaság jelenlétére utalt.

A nagyhatalmi dominancia hatásait a Balkán esetében a közvetlen gazdasági erőszak következményei is felerősítették.

Az önálló balkáni államok megteremtését előmozdító nemzetközi egyezmények gazdasági téren többé-kevésbé továbbra is megszabták ezen államok kereskedelmi politikáját, és hosszú időre lehetetlenné tették, hogy a náluk összehasonlíthatatlanul erősebb európai hatalmakkal és szomszédaikkal szemben a vámpolitika azonos fegyvereivel éljenek. Bulgáriában pl. 1890-ig a régi török kereskedelmi egyezmények voltak érvényben és csak a kilencvenes évek közepén merülhetett fel az önálló igényeknek megfelelő vámpolitika lehetősége. A 20. század elejéig azonban alig volt előrehaladás. Szerbiában a nyolcvanas évek közepéig még az 1718. évi pozsareváci (passarovitzi) béke előírása volt érvényes, amely szerint a legfontosabb kereskedelmi partner, Ausztria, illetve a Monarchia áruit legfeljebb 3% vámmal lehetett terhelni. A gazdasági viszonyok önmagukban is kényszerítő hatást gyakoroltak az elmaradottabb délkelet-európai országokra. Románia pl. az Osztrák—Magyar Monarchiával megkötött 1875. évi kereskedelmi egyezményben minden olyan árura, amelyet addig Románia nem termelt — vagyis az ipari termékek zömére — szabad behozatalt biztosított. Amikor 1886-ban ezen valamelyest változtatni kívántak, a Monarchia vámháborúval válaszolt. Hasonló volt a helyzet 1906-ban Szerbia esetében is.

Görögország 1900-ban a külföldi valuták átváltásánál alkalmazott pótlékokkal teremtett valamelyes belső piaci védelmet, s csak 1910-ben nyúlt az átfogóbb vámrendszabályok eszközéhez.

A századforduló után kiépülő balkáni védővámfalak azonban általában még a világháború küszöbén sem voltak igazán magasak. Az 1913-ban érvényes vámszabályok a félgyártmányokra 28—32%-os értékvámokat vetettek ki, míg az ipari késztermékekre 20—28%-os vámok voltak érvényben. (Bulgária képviselte az alsó, Románia pedig a felső határt.) Egy-egy iparcikk esetében természetesen ennél jóval magasabb tarifákat is alkalmaztak. Románia például a fémáruk esetében a vámmaximumot 45, a papíráruknál 61%-ban szabta meg. (A bolgár és szerb értékvámok alig-alig lépték túl a 30%-os határt.) Egyes számítások Bulgária és Szerbia átlagos vámtarifáját 25, Romániáét 33%-ban határozzák meg,* ami nagyjából megfelelne az európai vámtarifák ez időben alkalmazott mértékének. Az ilyen számítások azonban kevéssé vehetők csak figyelembe, hiszen ez esetben is beszámítják a balkáni országok magas, 35-40%-ban kialakított gabona-, állat-, gyümölcs- stb. vámjait, ami gyakorlatilag nem játszott szerepet. A vámok még a 20. század elején sem voltak általában magasak, bár ez alól Románia talán kivételt képezett hatásosabb vámrendelkezéseivel.

A balkáni országok a 19. század végéig tehát alig nyúlhattak a védővámok fegyveréhez. Ez a körülmény az állam direkt ipartámogató politikáját ösztönözte. Rendkívül jellemző, hogy az 1886-os vámrendelkezések és az ennek nyomán kirobbant vámháborút közvetlenül követően, 1887-ben került sor az első romániai ipartámogató törvény kibocsátására. Ennek alapján minden 25-nél több munkást foglalkoztató (50 ezer lej alaptőkével rendelkező) vállalat adó-, vám- és tarifakedvezményt kapott, ingyen telephelyjuttatásban részesült és előjogot nyert az állami vásárlásoknál. 1902-ben 625 nagyüzemből 192 élvezte az állami támogatás kedvezményeit, 1911-ben már 495.

Az 1912. évben kibocsátott újabb ipartámogatási törvény kiszélesítette a támogatás mértékét, főként a belföldi nyersanyagokkal dolgozó vállalatok esetében, s a kedvezményeket a kisebb üzemekre is kiterjesztette.

Szerbiában 1893-ban bocsátják ki az első ipartámogatási törvényt, de a valóban hatásos állami támogatás főként az 1898. évi törvény alapján bonatkozott ki. Ennek értelmében minden legalább 50 munkással működő vállalat jogosult vámmentes gép, építőanyag, nyersanyag és félgyártmány behozatalára, valamint adó- és tarifakedvezményben részesülhet. A kedvezményeket külföldi vállalatok számára is biztosították, ha a munkásoknak legalább fele szerb. Az 1910-ben működő 470 gyárból azonban csupán 94 üzem élvezte a kedvezményeket.

Bulgáriában az első, még általános és kevéssé hatékony ipartámogatási törvény 1894-ben jelent meg, ezt azonban 1897-ben, majd 1905-ben és 1909-ben újabb törvények kibocsátása követte. Ezek alapján a más országokban már megismert szokásos adó-, vám- és tarifakedvezményeket nyújtották, és elsőbbséget biztosítottak az állami rendelésekből. Egy 1909. évi felmérés szerint 266 üzem részesült állami támogatásban s ebből 100 élelmiszer-ipari, 61 pedig textilüzem volt.

---

* Liepmann, H.: Tariff Levels and the Economic Unity of Europe. New York, 1938. 383—400.

Már az eddig felsorolt tényekből is nyilvánvaló, hogy az ipartámogatási törvények általános jelenségként utalnak az állam szerepére a balkáni gazdaságfejlesztésben. De az is vitathatatlan, hogy az ipartámogatási törvények ellenére a felsorolt országokban csupán néhány száz vállalat részesült állami juttatásban. Ez önmagában is bizonyító erejű tény.

Bulgáriában az említett ipartámogató törvények alapján folyósított juttatások az egész bulgáriai ipari invesztíció 4,3%-át tették ki, az ipari termeléshez való arányuk pedig 3,5%-ot. Ez utóbbi adatok alapján A. Gerschenkron — aki a számításokat végezte és közölte — maga is megállapítja, hogy az állami beavatkozás hatékonysága, az állam hozzájárulása az iparfejlesztéshez Bulgáriában legalábbis „szerény" volt.* A valóságban azonban az ipartámogató intézkedések valódi hatása a térség más országaiban sem lépett túl e szerény kereteken.

Görögország még ettől is messze elmaradt. Átfogó ipartámogató lépésekre 1920 előtt gyakorlatilag nem került sor, csupán szórványos és egyszeri támogatásokra, telekjuttatásokra, esetenként állami részvényvásárlásokra. A szerény pótszerek az iparfejlődésnek nem adhattak lendületet. J. Lampe joggal beszél a balkáni országok esetében a világháború előtti utolsó másfél évtized „mini fellendüléséről". Hogy mennyire „mini" volt ez a fellendülés, azt karikaturisztikus élességgel jellemzi a görög példa:

*A görög ipar fejlődése***

Év	Iparvállalatok száma	Ipari tőke ezer drachmában	Munkások és alkalmazottak száma	Ipari termelés értéke	
				ezer drachmában	index
1867	168	32 000	7 300	51 000	100
1877	860	40 000	24 286	146 000	286
1917	2213	260 000	36 124	870 000	1700

Az 1867 és 1917 közötti fél évszázadban ötszörösére növekvő munkáslétszám, nyolcszorosára duzzadó tőkeállomány és tizenhétszeresére növekvő ipari termelés látványos növekedési százalékait természetesen rendkívül viszonylagossá, gyengévé teszik az abszolútérték-adatok. 1917-ben ugyanis az egész görög iparban 36 ezer munkás dolgozott, összesen annyi, mint Európa sok országának egyetlen ipari üzemében. (Ebben az évben már a csepeli Weiss Manfréd Művek is 30 ezer munkással dolgozott.) De még e 36 ezer ipari munkásból is csupán 23 ezer található a 26 munkásnál többet foglalkoztató, statisztikailag „nagyvállalat" kategóriájába sorolt üzemekben. (A több mint 2 ezer iparvállalatból mindössze 282 tartozott ebbe a „nagyüzemi" kategóriába, a többi kisipari jellegű volt.) Az ipari termelés értékének 60%-át szolgáltatta az élelmiszeripar, 10%-át a textilipar, s a többi az alig létező egyéb ágazatok között oszlott meg.*

---

* Gerschenkron, 1984. 241. skk.

** Zolotas: Griechenland auf dem Wege zur Industrialisierung. Leipzig—Berlin, 1926. 20.; Babanászisz, in: Berend—Ránki, 1979. 388., 394.

Alig kedvezőbb ennél a többi balkáni ország iparának helyzete. A „mini fellendülés" kétségkívül minden országban megfigyelhető a 20. század elején.**

A századforduló körül már a balkáni országokban is megjelent a gépi nagyipar. A világháborúig terjedő periódusnak ez akkor is vitathatatlanul fontos fejlődési jelensége, ha a nagyipar szerepe a nemzetgazdaság egészében még alárendelt jelentőségű maradt.

Romániában a 19. század közepéig csupán egy-egy, gépet alkalmazó nagyipari üzem működött. Az 1863. évi felmérés 12 867 ipari műhelyt és üzemet talált az országban összesen 28,5 ezer munkással. Az üzemek több mint fele (6771) malom volt, s mindössze 171 üzemben használtak gőzgépet. Az ipari fellendülés a jobbágyfelszabadítást követően még sokáig váratott magára. Az 1886-os összeírás idején is csupán 153 olyan iparvállalatot találtak az országban, amelyben több mint 25 munkást foglalkoztattak. A kézművesműhelyek szintjén tulajdonképpen két iparág kezdett csak túlemelkedni: a malom- és a cukoripar.

A 19. század végén az iparosodás első, bevezető lépéseire főként a mezőgazdaság kedvező fellendülése nyomán került sor. Változatlanul főként a malom- és cukoriparban vette csak kezdetét az ipar átalakulása. 1902-ben így is csupán 625 nagyüzemet tartottak nyilván, összesen nem egészen 40 ezer munkással és 45 ezer lóerő teljesítőképességű erőgépekkel. Ez utóbbinak közel fele az élelmezési iparban koncentrálódott, ugyanúgy, ahogy a román iparba fektetett 232,7 millió lej tőkének is közel felét az élelmezési ágazatokra invesztálták. A többi iparág — talán az egyetlen faipar kivételével — úgyszólván hiányzott, illetve még meg sem indult a nagyiparrá válás útján.

A 20. század elején részben továbbra is a mezőgazdasági konjunktúra, de mindenekelőtt az olajkincs külföldi tőkével történő kitermelése ad nagyobb lendületet az iparnak. Mindez a gépek szélesebb körű alkalmazásával, a szénfogyasztás növekedésével — a széntermelés 1900-tól 1915-ig 100 ezerről 300 ezer tonnára emelkedett — az ipar több ágának nagyipari jellegű fejlődésével járt együtt. Megjelenik a nehézipar néhány reprezentánsa, az iparág azonban még az 1910-es évek elején is az egyébként rendkívül alacsony hazai beruházási szükségletnek is csupán 10%-át képes kielégíteni. Megindul a villamos áram felhasználása is, amit 34 kisebb centrálé (40 ezer kW kapacitással) felépítése tett lehetővé. A textilipar első lépéseit jelzik azok a főként 1906 utáni új alapítások, amelyek a termelés 60%-os növekedésére vezettek a háborúig, főként a fonóiparban, s itt is a belföldi fogyasztásnak csak 12%-át kielégíteni képes termelőképességet eredményeztek.

---

* Anasztaszopoulosz, 1946. 1034.

** A balkáni iparfejlődésre lásd: Constantinescu, O.—Constantinescu, N. N.: Cu privire la problema revoluţiei industriale în România. Bucureşti, 1975.; Sakazov, I.: Bulgarische Wirtschaftsgeschichte. Leipzig, 1929.; Natan, Z.—Hadzsinikolov, V.—Berov, L.: Ikonomikata na Bălgarija do szocialiszticseszkata revolucija. Szófia, 1969.

*A román ipar fejlődése a 20. század elején**

Iparág	1902		1915	
	munkáslétszám	gépek kapacitása HP-ben	munkáslétszám	gépek kapacitása HP-ben
Élelmezési ipar	9 810	18 990	7 607	42 111
Vas- és gépipar	7 226	2 902	8 163	9 670
Vegyipar	2 569	1 436	3 426	11 891
Faipar	6 752	6 247	14 121	21 596
Textilipar	2 346	1 745	6 678	9 082
Egyéb iparágak	8 622	13 891	13 475	21 491
Összesen	37 325	45 211	53 470	115 841

A munkáslétszám és a gépi kapacitás lendületes század eleji növekedése tehát egyértelműen az ipari átalakulás megindulására utal. Ehhez még hozzátehetjük, hogy az ipar termelésének értéke a vizsgált időpontok között 232 millióról 547 millió lejre, 136%-kal emelkedett. A fellendülés középpontjában az olajipar — a vegyipar legjelentősebb ága — állott. Ha a vas- és gépipar és a faipar gépi kapacitásának több mint megháromszorozódása, a textilipar gépparkjának több mint megötszöröződése szembetűnő is, mégis elsősorban a vegyipar gépparkjának mintegy megnyolcvanszorozódása a legkiugróbb növekedési jelenség.

Bulgáriában az ipar átalakulásának kései, gyenge kezdetei is csak az 1870-es évekre nyúlnak vissza. A hatvanas-hetvenes években csupán a kézművesipar bomlása veszi kezdetét, ami a modern közlekedés megszületésével, külföldi iparcikkek megjelenésével áll összefüggésben. A kézműipar később a török iparosok kivándorlása következtében is hanyatlik: 1880-ban még a kézművesek 25%-a török volt Bulgáriában, 1910-ben mintegy 200 ezer török iparos elvándorlása folytán már csaknem egészen 12%-a.

---

* Berend—Ránki, 1976. 192.

1878 előtt a nagyipart mindössze néhány gyár reprezentálta: négy posztógyár, egy-egy selyem- és üveggyár, két papírgyár, néhány malom és szeszfőzde. De nem változott lényegesen a helyzet a század végéig sem. 1894-ben összesen 500 ipari műhely és üzem működött, mindössze 5732 munkással. Ebből csupán 72 vállalat tekinthető nagyüzemnek 3 ezer munkással. Nagyüzem tulajdonképpen csak a gyapjú-, malom-, sör- és szesziparban működött, a többi iparág még teljesen kisipari szinten állott.

A századforduló körül is csak változatlanul kicsiny előrehaladásnak lehetünk tanúi. 1909-re a nagyüzemek száma több mint megháromszorozódik, de a 266 nagyüzemből, amelybe 66 millió leva tőkét invesztáltak, tulajdonképpen változatlanul csak két iparág reprezentálta a nagyipar megjelenését: az élelmiszer- és textilipar. A nagyüzemek közül ugyanis 100 az előbbi, 61 az utóbbi iparágban működött, s az összes befektetett tőke 59,1%-a e két iparágban összpontosult. Az egyéb iparágakat, amennyiben egyáltalán megjelent területükön a gépi nagyipar, csak néhány külföldi vállalkozás képviselte. Az összes tőkebefektetések 21,4%-át kitevő külföldi invesztíciók néhány villamossági, bánya- és vegyészeti üzem alapítását szolgálták. Ezekben az ágazatokban a nagyüzemekbe fektetett tőke — a felsorolás sorrendjében — 95, 71, illetve 35%-át tették ki külföldi befektetések.

Bulgáriában az 1910-es évekig lényegében még nem hódított tért a nagyipar, csupán első, kezdeti megjelenéséről beszélhetünk. Az eddig felsorolt tények mellett erre utal, hogy a rendkívül alacsony ipari fogyasztásnak 1904-ben csupán mintegy ötödét, 1909-ben is nagyjából egyharmadát elégítette ki a hazai termelés. A nehézipar úgyszólván teljesen hiányzott, s az 1882. és 1911. évek között importált 151 millió leva értékű gép sem az iparosodásra jellemző összetételt mutatta. A behozott gépek 17%-a mezőgazdasági gép, 6%-a a jellegzetes kisiparra utaló varró- és kötőgép, és 14%-ot tett ki a mozdonyok és gőzgépek részesedése.

Bulgária 15 ezer főt kitevő munkáslétszáma és nem egészen 28 ezer lóerő kapacitású gépparkja a kontinens legtöbb országában már egyetlen fontosabb gyárban is megtalálható. Mégis figyelmet érdemel a Balkán-háborút megelőző utolsó év adatainak részletesebb bemutatása.

A háború előtt tehát csupán a gépi nagyipar egyes ágazatokban való megjelenéséről adhatunk számot. A fejlődésnek indult ágak, elsősorban az élelmezési ipar, ez esetben is exportjellegűek voltak, s nagymértékben a speciális dohányipar elsődlegességén alapultak.

A balkáni gazdaság általános képletébe tartozik a szerb iparfejlődés is.

*A bolgár ipar fejlődése a 20. század elején**

Év	Üzemek száma	Befektetett tőke millió levában	Munkás-létszám	Gépek lóereje HP-ben	Termelési érték millió levában
1887	36	—	—	—	—
1894	72	10,9	3 027	—	—
1900	103	19,3	4 716	8 970⁺	32,8⁺
1907	206	53,9	7 646	—	41,6
1909	266	66,0	12 942	17 677	78,3
1911	345	91,1	15 886	27 885	122,5

⁺ 1904. évi adat.

*A bolgár ipar 1911-ben***

Iparág	Befektetett tőke millió levában	Munkás-létszám	Termelési érték millió levában
Bányászat és kohászat	11,5	4 176	11,1
Élelmezési ipar	36,6	3 126	67,4
Textilipar	15,9	4 267	21,4
Építőanyag-ipar	6,4	1 281	4,7
Vegyipar	3,4	655	1,2
Egyéb iparágak	17,3	2 381	16,7
Összesen	91,1	15 886	122,5

A nagyipar első lépéseinek késedelmeskedésére jellemző, hogy Szerbiában a céhek kialakulására is csak az 1816. évi felkelés után került sor. Bomlásuk a régi török piac eltűnésével, a modern kereskedelmi kapcsolatok révén behatoló, főként osztrák iparcikkekkel a század hetvenes-nyolcvanas éveiben indult meg. A gépi nagyipar első reprezentánsa az 1862-ben alapított gőzmalom volt, s a következő években, 1880-ig néhány további gőzmalom, két-két gőzfűrésztelep és szeszfőzde, egy-egy öntöde és téglaégető képviseli a gyáripart.

---

* Berend—Ránki, 1976. 195.

** Uo.

A rendkívül gyenge belső felhalmozás, a külföldi tőke érdektelensége, a piacok hiánya a nyolcvanas évekig még egyáltalán nem mozdítja ki a szerb gazdaságot hagyományos elmaradottságából.

A lassú megindulás a nyolcvanas évektől néhány újabb alapításban mérhető. Az első — osztrák tőkével létesített — mechanikai szövőgyár megalapítása 1880-ban, az 1891-ben német tőkével alapított pamutszövőgyár, s az évtized végén létrehozott újabb pamut- és gyapjúszövőgyárak jelzik a szerény kimozdulást.

1905-ben 153 malom, 14 gőzfűrésztelep, 9 szeszfőzde és 93 egyéb gyári jellegű üzem működött, összesen 36 millió dinár tőkebefektetéssel, s 29 millió értékű termeléssel. Ez utóbbi értékből 16 millió a malom- és 2 millió dinár a söripar termelése. Az adatok alapján még az élelmezési ipar nagyipari átalakulásáról sem beszélhetünk, hiszen pl. a cukoripar az első 1898. évi alapítás ellenére — a gyár gyors tönkremenése után — 1906-ig teljesen hiányzott. Ezt követően — főként német tőkével — került sor néhány alapításra.

Bár Szerbia fában és ércben igen gazdag volt, a néhány gőzfűrésztelepet leszámítva a kitermelő iparágak is úgyszólván teljesen hiányoztak, s a nyersanyagok feldolgozására egyáltalán nem került sor. A papíripar, a bútoripar, a fémipar és a gépgyártás még nem jelent meg.

Szerbiában is csak a századforduló után kezdődik valamelyest számottevő iparosodás. Megindul igen csekély mértékben a vastermelés, fellendül a széntermelés (1898: 1 millió tonna, 1913: 3 millió tonna) és a színesércek kitermelése is. Olyan új iparágak, mint a cementipar (1900: 162 500 q, 1910: 1 675 000 q),

*A szerb ipar 1910-ben**

Iparág	Befektetett tőke millió dinárban	Motorok HP teljesítménye	Munkáslétszám	Termelési érték millió dinárban
Bányászat, kohászat	12,3	4 866	3 426	3,4
Vas- és gépipar	8,9	8 154	861	14,0
Élelmezési ipar	24,8	6 987	3 974	41,8
Textilipar	4,4	1 200	2 044	6,0
Építőanyag-ipar	4,0	1 175	1 221	2,4
Vegyipar	2,7	473	333	2,1
Egyéb	4,9	1 175	2 236	4,7
Összesen	62,0	24 030	14 095	74,4

* Berend—Ránki, 1976. 197.

bizonyos vegyipar, üveggyártás indul fejlődésnek, s természetesen tovább erősödik a textil- és élelmiszeripar is. 1910-ben már 470 gyári jellegű üzem működik, melynek ugyan közel fele még malom, a termelés viszont pár esztendő alatt több mint kétszeresére emelkedik.

A szerb ipar fejlődése tehát sem jellegében, sem színvonalában nem tér el lényegesen a bolgártól, itt is csupán a kezdeteket tapasztalhatjuk a századforduló után, a bányászat és kohászat viszonylagos kiépülése viszont arra utal, hogy itt az iparfejlődés extravertált, a külföldi tőke nyersanyagellátásához kapcsolt jellege, illetve annak függvényeként való megindulása még fokozottabb.

A balkáni országok gazdasági struktúráját tükröző eddigi adatokat jól kiegészítik a kisipar uralkodó túlsúlyáról árulkodó tények. Bulgáriában az első világháború előtti években 440-500 millió levára becsülték az összes ipari termelés értékét, s ebből a gyáripar csak 120 milliós értéket termelt, vagyis az összes ipari termelésnek mindössze egynegyedét állította elő. Romániában ugyanezen években — 1911. évi adat alapján — az ipari munkásoknak (kereken 142 ezer fő) csak egyharmada (46 ezer fő) dolgozik a nagyiparban.

Hozzá kell tenni, hogy a kisipar túlsúlya ez esetben nem a korábbi időszakból fennmaradt kisipar továbbélésének következménye volt, hanem inkább a meginduló időszakból fennmaradt szerény modernizálás előiparosodási eredménye.

Az ipar kései nekilendülése a Balkánon a 19. század középső évtizedeinek gyors európai iparosodása közegében a térség viszonylagos elmaradottságát rohamosan növelte. Az 1830-as évektől az európai kontinens átlagos évi ipari növekedése mintegy 3%-ot tett ki. A 19. század közepétől a világháborúig ez az ütem 2,7%-os volt. Ez az ipari növekedési tempó nagyjából két évtized alatt az ipari termelés megkétszereződésére vezetett. A Balkán századforduló körüli ipar-„indulása" tehát a 19. században is újabb háromnegyed évszázados lemaradást okozott, ami a kontinens korábban induló országainak újabb két-háromszoros ipari fejlettségi előnyt (fölényt) biztosított. Az egy főre jutó termelés tekintetében a Balkán helyzete még kedvezőtlenebb volt, hiszen a népességnövekedés 19. századi felgyorsulása, mint láttuk, előbb következett be, mint az ipar nekilendülése, vagyis az egy főre jutó ipari termelés terén a kontinens más országaihoz viszonyítva a lemaradásuk tovább növekedett.

Amikor tehát a balkáni „mini fellendülés" megkezdődött, az ipari lemaradás mértéke már rendkívül nagy volt.

P. Bairoch számításainak elkerülhetetlen bizonytalanságait — s a források pontatlanságaiból is eredő — kisebb-nagyobb tévedési lehetőségeit is figyelembe véve, a Balkán az ipari termelés lakosságra vetített szintjét tekintve az európai átlag egyharmada körül állt csupán, ami a legfejlettebb nyugat-európai szintnek mindössze $^1/_7$-ét jelentette.

A Balkán a századfordulóig nem tudott még kimozdulni preindusztriális állapotából, s a 20. század elején is csak az iparosítás első lépéseivel találkozhatunk.

*Egy főre jutó ipari termelés 1900-ban**

Ország	Európa = 100
Görögország	48
Románia	33
Szerbia	39
Bulgária	33
Anglia	254
Svédország	104
Ausztria—Magyarország	82

A mezőgazdasági ipar bizonyos ágazatai (amelyek egyébként abszolút túlsúlyban voltak az iparon belül) mellett az igen fejletlen, a belső piac töredékének ellátására képes textilipar, amelyben a hagyományos háziipart tönkretevő nyugati verseny ellenére is volt bizonyos kontinuitás, a bányászat néhány ága és a gépjavító műhelyek szintjén megrekedő nehézipar jelzi az ipari fejlődés gyenge kezdeteit. Mindez inkább az exportkereslet, valamint a szimbolikus modernizáció kísérőjelenségének, semmint a gazdasági átalakulás nekilendülésének tekinthető. Az iparfejlődés részben extravertált volt, a külföldi tőke nyersanyagellátásához kapcsolódott, illetve annak függvényeként jelentkezett. Ami pedig a belső piacra termelő iparágakat illeti, ezek híven tükrözték a belső piac igen alacsony szintjét és rendkívül lassú bővülést. (A belső piac korlátozottságát mutatja, hogy az alig létező bolgár ipar — L. Berov számításai szerint — a belföldi piac szükségleteinek több mint 40%-át fedezte.)**

A világháború küszöbén sem tört tehát meg a Balkán egyoldalú agrárjellege, ipari forradalom *előtti,* hagyományos gazdaságszerkezete.

A foglalkoztatottak háromnegyede változatlanul a mezőgazdaságban dolgozott (ez alól csak Görögország volt kivétel közel $^2/_3$-os agrárnépességével, amit a hajózás és kereskedelem nagyobb szerepe magyaráz). Az ipari népesség aránya 1860 és 1910 között is alig változott, hiszen az iparfejlődés sokáig a népességnövekedéssel sem tudott lépést tartani. Az ipar hozzájárulása a nemzeti jövedelem előállításához rendkívül szerény maradt, s a háború előtt is csupán $^1/_7$—$^1/_5$ között mozgott. Ez utóbbi magasabb arányt főként az olajkitermelés és olajipar külföldi szigete révén érhette csak el Románia.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 137—138.

** Berov, 1974. 91.

*A gazdaság szerkezete 1860—1910**

Ország	Mezőgazdaság				Ipar			
	Népesség a foglalkoztatottak %-ában		Hozzájárulása a nemzeti jövedelemhez %-ban		Népesség a foglalkoztatottak %-ában		Hozzájárulása a nemzeti jövedelemhez %-ban	
	1860	1910	1860	1910	1860	1910	1860	1910
Görögország	88	64	75	55	9	13	17	18
Románia	—	75	—	70	—	10	—	20
Szerbia	84	75	—	79	7	7	—	14
Bulgária	82	75	—	80	7	10	—	15

A lényegében változatlan szerkezeti keretek között lejátszódó mennyiségi növekedés, amely főként a mezőgazdasági exportágazatok, ritka kivételként egyes nyersanyagok kitermelésére, s a századfordulótól a kicsiny ipari szektor viszonylag gyors növekedésére épült, nem volt jelentéktelen.

A Balkán gazdaságának növekedése általában elmaradt az európai átlagtól. Ez nemcsak a világháborút megelőző fél évszázad egészére, de a századforduló utáni „mini fellendülés” évtizedére is érvényes. Ez alól csak Románia jelentett szerény kivételt világgazdasági jelentőségű gabona- és olajtermelése, illetve

*A bruttó nemzeti termék növekedése (1960. évi millió dollárban)***

Ország	1860	1890	1900	1910	1910	
					index 1860=100	index 1900=100
Görögország	250	640	780	910	364	117
Románia	836	1 350	1 700	2 150	257	126
Szerbia	320	432	560	700	218	125
Bulgária	588	808	970	1 165	198	120
Európa	91 070	146 720	188 540	231 550	254	123

---

* Berend—Ránki, 1979. 158.

** Bairoch, Commerce... 1976. 154.

-exportja révén. (A görög adat megtévesztő, hiszen az 1860—1910 közötti növekedés egy része a bekövetkező lényeges területgyarapodás következménye.) Pontosabban vehetjük azonban számba az előrehaladás, illetve lemaradás mértékét, ha az egy főre jutó jövedelmeket hasonlítjuk össze.

Az egy főre jutó bruttó nemzeti termék növekedése
*(1960. évi dollárban)**

Ország	1860	Európai átlag=100 (1860)	1870	1890	1910	1910 index (1860=100)	Európai átlag=100 (1910)
Görögország	230	74	250	290	325	141	65
Románia	200	64	210	250	307	153	61
Szerbia	220	77	230	250	282	128	56
Bulgária	210	68	220	250	275	131	55
Európai átlag	310	100	359	388	499	165	100

A gazdaságfejlődés útját összefoglalóan leginkább tükröző egy főre jutó bruttó nemzeti termék számításai egyértelműen állítják elénk a Balkán-régió minden mennyiségi előrehaladás ellenére is bekövetkező — az európai ipari forradalom mércéjével mért — kudarcát. Az 1860-ban az európai átlagos fejlettség $^{2}/_{3}$—$^{3}/_{4}$-e közötti szinten álló Balkán az ezt követő fél évszázad alatt 30-50%-kal tudta növelni egy főre jutó jövedelmeit (a felső szintet ismét Románia képviseli, míg a többi esetben inkább az $^{1}/_{3}$-os növekedés a jellemző). Ez az ütem azonban elmaradt az átlagos európai növekedés mértékétől. Európa ugyanis mintegy $^{2}/_{3}$-dal növelte egy főre jutó jövedelmeit, s ez vitathatatlanul összefügg a modern gazdasági átalakulás megalapozási folyamataival. Ennek következtében az elért mennyiségi előrehaladás ellenére a Balkán-országok elmaradása Európa más országaitól nem csökkent, hanem még növekedett is. A korábbi $^{2}/_{2}$—$^{3}/_{4}$ közötti szintről fél évszázad múltán, az első világháború előtt az európai átlag $^{1}/_{2}$—$^{2}/_{3}$ közötti szintjére estek vissza.

A Balkán Európában elfoglalt helyének pontosabb meghatározásához idekívánkozik annak felidézése is, hogy 1910-re a lemaradó mediterrán és kelet-európai országoktól eltérően az Osztrák—Magyar Monarchia 469 dolláros egy főre jutó jövedelmével közel állt az európai átlaghoz, a skandináv országok pedig 604 dolláros jövedelemmel már több mint 20%-kal meg is haladták azt A nyugat-európai 638 dolláros átlagos szintet figyelembe véve pedig a Balkán, amely fél évszázaddal korábban még a nyugat-európai átlag 50-60%-át érte el, a világháború előtt annak már csak 40-50%-át tette ki.

---

* Bairoch, Commerce... 1976. 155., 286.

A Balkán 19. század közepén megfigyelhető elmaradása tehát, ami Európa több más régiójának kedvezőbb történelmi előzményei, valamint a nyugat-európai ipari forradalom korábbi indulása következtében alakult ki, a Balkán lassúbb fejlődése nyomán a 20. század elejére tovább mélyült. A Balkán országai, miközben fél évszázad alatt, a megelőző mintegy fél évszázados oszmán—török viszonyhoz képest, lényeges átalakulás nyomán a kibontakozás jeleit mutatják, s az európai munkamegosztásban — megmerevedett gazdasági szerkezetükkel — megrekedtek a periférián. Az európai ipari forradalom által kiváltott hatások még megfeneklettek vagy zsákutcába jutottak. Az elmaradottság foka gazdasági és társadalmi szempontból túl nagy volt, a nemzetközi gazdasági közeg pedig túlságosan ellentmondásos, amelyben rendkívüli erővel érvényesültek akadályozó tényezők.

„Európa nemzetközi fizetési és kereskedelmi hálózata, amely az aranystandard általánossá válása után oly jól működött a fejlett országokban, kedvezőtlen volt a balkáni országok gazdasági fejlődésére. Ezeknek az országoknak a mezőgazdasága kedvezőbb feltételek mellett kapott hitelek és alapvető exportcikkeik biztosabb piaca nélkül nem érhette el a rendszeres önfenntartó növekedés állapotát."*

---

* Milward—Saul, 1977. 463.

11. Összefoglalás — következtetések

A különböző országok és régiók egymásra hatása

Európa 19. századi gazdasági fejlődése a kontinens, sőt a világ minden országában fordulatot hozott. A folyamat Angliából, illetve az azt gyorsan követő nyugat-európai országokból indult ki, s kényszerítette válaszadásra kihívásával az európai periférián elhelyezkedő országokat. Az évszázad nagy átalakulásának tehát talán legszembetűnőbb vonása európai értelemben vett egyetemessége, a különböző országok és régiók egymásra hatása volt. A kontinens egyetlen országának gazdaságtörténete sem magyarázható ebben a korszakban önmagából. A legönállóbb nemzeti keretben lejátszódó folyamatok sem „önállóak", magában vett, külön történetük sohasem lehet teljes. Az ipari nagyhatalommá emelkedő országok nem járhatták volna végig útjukat európai (és természetesen Európán kívüli) agrárhátterük, tőkefelhalmozási forrásaik és piacaik nélkül, amint az elmaradottabb agrárrégiók meginduló átalakulása, a tradicionális ágazatok növekedése és a kibontakozó szerkezeti modernizáció sem választható el a nyugat-európai piaci ösztönzés és exportlehetőség, a tőke, vállalkozói és technikai közrehatás tényezőitől. Sem az előrelendítő, sem a torzító hatások nem lennének tehát érthetőek a nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendkívül intenzív befolyása nélkül.

Ha a különböző régiók egymásra hatásáról beszélünk, nem hagyhatjuk figyelmen kívül e kapcsolatok sokféleségét. Az európai munkamegosztás szélesebb kereteiben a gyorsan iparosodó Anglia és Nyugat-Európa lehetőséget és ösztönzést adott a svéd fa, a dán vaj, az orosz gabona, a görög mazsola, a szerb sertés, a spanyol ércek, vagy a portugál bor egyre nagyobb mennyiségű termelésére. A munkamegosztás azonban nemcsak ebben a széles keretben épült ki. Ezen *belül* természetesen — az európai makrogazdasági keretekhez képest mikrokeretekben kiépült — munkamegosztás és integrációs folyamat számtalan változatát figyelhetjük meg. Egy-egy országon belül a fejlődő ipari központok, esetenként ipari metropoliszok és vidéki agrárrégiók országon belüli kapcsolatában termelődött újra az európai kapcsolatrendszer általános mintája. Az olasz észak és dél, a német nyugat és kelet különbsége és kapcsolódása talán a legjellegzetesebb ebből a szempontból. A soknemzetiségű birodalmak „közös piaci" állami keretei ugyancsak sajátos munkamegosztási mintákat teremtettek. Esetenként, mint például a Habsburg Birodalomban, illetve az

Osztrák—Magyar Monarchiában, mintha kicsiben Európa Nyugat—Kelet tagolódása ismétlődött volna meg. Az iparosodott nyugati osztrák—cseh birodalmi centrum és a birodalom elmaradottabb keleti — magyar, galíciai, bukovinai — agrárterületei kölcsönhatásában játszódott le az átalakulás. Az Orosz Birodalom esetében azonban éppen az elmaradott birodalmi centrumba olvasztott, önállóságukat nélkülöző finn és lengyel „perifériák" válnak az agrárközpont ipar szállítóivá.

A sokszínű, sok formában újratermelődő regionális kapcsolatrendszer azonban minden esetben központi szerepet játszik a gazdasági folyamatok átalakításában, vagy éppen az átalakulás elmaradásában.

Eltérő fejlődési típusok: sikerek, félsikerek, kudarcok

Az európai munkamegosztás és gazdasági kapcsolatrendszer keretei között az ipari forradalom korára jellemző modern gazdasági átalakulás úgyszólván végtelen színskálája bontakozott ki. Modern, több tízezer munkással dolgozó, esetenként multinacionális keretben működő, a legújabb technikát alkalmazó nyugat-európai ipari óriásvállalatok és a közös munkára, egyenlősítő elosztásra épülő, úgyszólván évezredes változatlanságba merevedett balkáni faluközösségek szélső pólusai között keveredett új és hagyományos intézmény, új és hagyományos gazdaságszerkezet. Ahány ország (sőt mi több, országon belüli régió), annyi fejlődési különbség, annyiféle fejlettségi szint, annyifajta fejlődési út. Amennyire egyedülálló Anglia esete, ugyanolyan egyedi a dán iparosodás vagy a német felzárkózás és ipari élretörés, de nem kevésbé egyedi a hatalmas gyarmatbirodalommal rendelkező Portugália látványos lemaradása-lehanyatlása, a sokoldalú adottságokkal rendelkező korábbi világhatalom, Spanyolország lassú fejlődése és lényegi megrekedése a régi keretek között. Különleges és egyedi, amint a nagyhatalmi pozícióját elveszítő, kis országgá váló Svédország rendkívüli megkésettsége ellenére fél évszázad alatt felzárkózik az élvonalba, s ahogy a hódító-terjeszkedő Orosz Birodalom csak az első lépésekre képes ezen az úton.

A sokféleség végtelensége ellenére mégis, nagyon is markáns, jellegzetes típusok rajzolódnak ki a gazdasági átalakulás 19. századi európai folyamatában. Szeretnénk előrebocsátani, hogy az egyes országok gazdasági folyamatai önérvényű, önmércéjű fejlődésként is felfoghatóak. A balkáni országok 19. századi útja, ez esetben, saját megelőző fél évezredes oszmán—török előzményének bázisán lejátszódó hatalmas átalakulás, fordulatot jelentő kimozdulás. Mégis, a 19. századi Európa összefüggő gazdasági rendszerében egy-egy ország vagy térség gazdasági fejlődését a korszak alapvető folyamatai, az ipari forradalom rendező elve alapján kívánjuk mérlegelni. Ha ebben az összefüggésrendszerben értékelünk, akkor az egyes országok és régiók természetszerűen három csoportba rendeződnek. Az elsőbe azok, amelyek végigjárták az ipari forradalom útját, s ennek eredményeként fejlett iparosodott országgá váltak. Ezeknek az országoknak a gazdasága radikális szerkezeti változáson ment át, az ipar mind a foglalkoztatásban, mind a nemzeti jövedelem előállításában túlsúlyra jutott, a mezőgazdasági szektor pedig, mindkét mutatóval mérve, rohamosan visszaszorult. Az ipari átalakulás velejárójaként gyökeresen átalakult a település szerkezete is: a rurális, falusi többségű társadalom városi jellegűvé változott. Mindez együtt járt a felhalmozás növekedésével, tőkefeleslegek kialakulásával, a kulturális szint gyors emelkedésével, s általában a társadalmi-politikai modernizálódás átható folyamatainak kibontakozásával, valamint az államnemzet kereteinek rendkívüli megerősödésével, sőt legtöbbször birodalomépítő pozíciók kialakulásával.

Az ipari forradalom rendező elve alapján ebbe az első csoportba sorolható országok tekinthetők maradéktalanul sikeresnek. Európában, az úttörő Anglia mellett igen hamar ebbe a csoportba zárkózott fel az „első későn jövő", Franciaország, a kisebb nyugat-európai országok, gazdasági értelemben Németország (amelyben a társadalmi-politikai modernizáció és a nemzetfejlődés folyamatai már korántsem tekinthetők a nyugati típusra jellemzőnek), s Ausztria—Magyarország nyugati osztrák—cseh tartományai. Ezekhez képest igen kései „indulásuk" ellenére, 1870 és 1914 között ide zárkóztak fel a skandináv országok is.

E rendező elv logikájából természetesen következik, hogy az első csoportba sorolt „sikeres" országok után az országok másik csoportjába azokat soroljuk, amelyek félig voltak csak sikeresek, vagyis — ami ugyanezt jelenti: félig kudarcot vallottak. A félig sikeres, félig kudarcos országokban ugyanis, részben külső hatásokra és külső források közreműködésével, megindultak a szélesebb értelemben vett ipari forradalmi folyamatok, a hagyományos ágak modernizálódtak, új közlekedési rendszer jött létre, s mindezekből, továbbgyűrűző hatások indultak ki s indukálták új ágazatok megszületését, az iparosodás megindulását, a feldolgozó ágazatok megjelenését, sőt egyik-másik területük viszonylag jelentősebb kiépülését is. A szerkezeti ágalakulás azonban csak részleges maradt, nem tudta igazán megtörni a hagyományos ágak túlsúlyát. A bekövetkezett ipari fejlődés ellenére tehát ezek az országok nem váltak ipari jellegűvé, a foglalkoztatottak többsége, nemegyszer kétharmada körüli hányada változatlanul az agrárszektorban található, s a nemzeti jövedelem hasonló hányadát is a mezőgazdaság állította elő, s a felhalmozás nem tudta fedezni az átalakítás tőkeszükségletét. Ezek az országok általában jelentős külső forrásokat vettek igénybe, s azt sikerrel hasznosították gazdaságfejlődésük előmozdítására. Ezek a társadalmak azonban nem tudtak gyorsan urbanizálódni, konzerválták rurális jellegüket, amely azután a művelődést és a modern életforma kibontakozását is akadályozta. A félkudarc különösen élesen jutott kifejezésre azután a gazdasági folyamatokkal összekapcsolódó társadalmi-politikai szerkezetekben, amennyiben a hagyományos társadalmak rétegződésének, hierarchiáinak és értékelveinek-attitűdjeinek meglehetősen makacs fennmaradása, a demokratikus politikai átalakulás hiánya vagy részlegessége ugyanúgy megfigyelhető, amint a nemzetfejlődés akadályoztatottsága is fennmaradt.

Bár e második csoportba sorolható országok és területek között jelentős eltérés lehetett, mégis a kimozdulás ténye, de a gyökeres átalakulás elmaradása egyaránt ebbe a kategóriába tagozza Olaszországot és Magyarországot, az Orosz Birodalom lengyel és finn tartományait, de — a jelentősebb szintkülönbség ellenére — magát Oroszországot is.

Végül magától értetődik ezek után, hogy a harmadik csoportba azokat az országokat, régiókat sorolhatjuk, amelyek az ipari forradalom átalakulása szempontjából lényegében kudarcot vallottak. Az eddigiekből is következik, hogy „kudarc" alatt nem azt értjük, hogy a gazdaság hagyományos elmaradottságában stagnált, hogy nem volt növekedés, hogy a régi intézményes keretek átalakulása ne indult volna meg. Éppen ellenkezőleg: az összekapcsolódó európai folyamatokból úgyszólván egyetlen terület vagy ország sem maradt ki, valamilyen formában mindegyik kapcsolódott hozzá és részese volt annak.

A fenti országokban is bekövetkezett tehát a hagyományos szektorok belső modernizálódása és növekedése, ezekben is lejátszódott a népességnövekedés 19. századi európai forradalma, s megindult a modern közlekedés kiépülése. Úgyszólván mindenhol nagyot lendült a természeti kincsek kiaknázása, s ha ez általában még nem is kapcsolódott össze a kitermelt nyersanyagok feldolgozásával, valamelyes kezdeti ipar már megjelent. A modern szektorok azonban gyakran külföldi vállalkozások szigetei voltak, amelyek nem álltak szerves összefüggésben a hazai gazdasággal. Ez utóbbi, a lejátszódott változások ellenére, úgyszólván változatlanul megőrizte tradicionális szerkezetét, az agrárszektor egyeduralmát még semmi sem szorította vissza, s a bekövetkezett növekedés a régi keretek között ment végbe. Nemcsak a belső felhalmozás volt elégtelen, de a külső tőkeforrások felhasználása általában kevéssé vált az átalakulás kiindulásává, s igen gyakran a tartós kiszolgáltatottság, visszafizetés-képtelenség földre húzó következményeit vonta maga után. Magától értetődik, hogy a modernizáció társadalmi-politikai tényezői ez esetben különösen gyengék voltak vagy jórészt hiányoztak.

Ebben az összehasonlítási rendszerben, az ipari forradalom mércéjével mérve, fejlődésük önérvényű eredményei ellenére, lényegében ide tartoznak a balkáni országok, Portugália, sőt a kudarc és a félsikeres esetek határmezsgyéjén áll Spanyolország is. (Részletesebb területi bontás esetén természetesen még folytathatnánk a felsorolást, hiszen az Orosz Birodalom több régiója, Ausztria—Magyarország keleti és déli tartományai vagy Dél-Olaszország is jószerivel ebbe a kategóriába sorolhatók.)

A sikerek és kudarcok indoka

Vajon milyen tényezők határozták meg, befolyásolták, hogy egyes országok és régiók sikeresen járták végig az ipari forradalom útját, mások pedig gyakorlatilag nem is tudtak elindulni rajta, illetve, hogy egyes területek valahol e két szélső eset között helyezkedtek el. Ha az előzőekben összegezett három európai fejlődéstípusra magyarázatot keresünk, akkor azt aligha találhatjuk meg egyetlen okban. A földrajzi adottságok, a természeti kincsek, nyersanyag-előfordulások, illetve azok kombinációja kétségkívül nagyon fontos volt. Nem kevésbé jelentős azonban a tudományos-technikai felkészültség és mögötte az egész lakosság iskolázottsági, műveltségi, szakképzettségi színvonala sem. Ezzel már tulajdonképpen a gazdaságon kívüli, társadalmi-kulturális tényezők nehezen mérhető, de nagy fontosságú szférájához jutottunk. S mennyi más tényezőt, a tényezők sokaságát kell még figyelembe vennünk.

Anglia esetében is hangsúlyoztuk, hogy nem egyik vagy másik különösen kedvező adottság, hanem a különböző tényezők sajátosan kedvező kombinációja emelte a szigetországot az ipari forradalom úttörőjévé. Itt ugyanis egyszerre volt jelen — hogy csak néhány különösen fontos mozzanatot emeljünk ki — a megelőző évszázadok tőkés fejlődésútja során kedvezően átalakult intézményrendszer, a magas felhalmozás, amely a szélsőséges eredetitőke-felhalmozás és a hatalmas gyarmatbirodalom mellett az előiparosodás nagy sikereire, a puritanizmus erkölcsi normáira, a megtakarítás, a szerény életvitel és a szorgos munka bigott értékelveire is épült. A tőke mellett azonban, ha nem is világelső szinten, de adva volt a tudományos és technikai tudás és az oktatási háttér is. Mindez azonban kiegészült a tömeges és olcsó vízi szállítás különösen kedvező adottságaival, továbbá a szén és a vas együttes előfordulásának e korszakban különösen nagy adományával.

Az első kontinentális követő országok esetében ugyan a kedvező tényezők együttes jelenléte nem volt ennyire szerencsés, de többnyire mégis rendelkezésre állt, s ha a tényezők kombinációja nem is tehette az ipari forradalom úttörőjévé Franciaországot, Belgiumot vagy Svájcot, Svédországot vagy Dániát, végül is alkalmassá tette őket a gyors, vagy kevésbé gyors követésre, a hatások befogadására és a sikeres átalakulásra.

Ha sikeres ipari átalakulásuk és hasonló fejlettségi színvonaluk közös nevezője végül is emelte a nyugat- és északnyugat-európai, valamint nyugat-közép-európai országokat, ez nem feledtetheti, hogy az általuk megtett gazdaságfejlődési út igen nagy eltéréseket mutatott. A mezőgazdasági önellátást feladó és a textil-, valamint vas- és acélipar exportorientált fejlesztésével élre törő Angliát ezen az úton úgyszólván egyetlen további ország sem követte, bár Belgium több vonatkozásban, különösen az iparszerkezet tekintetében közel állt hozzá. Németország azonban már a mezőgazdaság és ipar együttes bázisán, s az ipar legújabb, modern technikára alapozott ágazatai, a kémiai és elektromosipar révén tört előre, s ha korántsem ilyen sikeresen, bizonyos hasonlóság a 19. század végétől az olasz átalakulásra is jellemző lesz. Ezzel szemben Hollandia és Dánia az agrárszektor elsődlegessége és vezető export szerepe alapján, a mezőgazdasági termelést (vagy gyarmatáru-behozatalt) az élelmiszeripar korszerű kiépítésével kiegészítve megőrizte a modernizált és iparosított „hagyományos" ágazat vezető szerepét, s az ennek bevételeiből gazdagodó ország és lakosság, a belső piac igényei kielégítésének jellegével indult azután meg — az agrárexportból és kereskedelemből felhalmozott tőkék ipari befektetésével — az ipar importkiszorító jellegű fejlesztése, melyet csak szórványosan egészített ki egy-egy exportorientált iparág megteremtése. Ezzel szemben Svédország, amely eleinte fontos nyersanyagok és félgyártmányok (fa, vasérc, vas és acél) hagyományos jellegű exportja révén kapcsolódott az európai gazdaság munkamegosztási rendjébe, belső adottságai révén fokozatosan maga is berendezkedett saját nyersanyagainak további feldolgozására, s ezekre alapozva exportorientált korszerű ipari feldolgozó ágazatokat kiépítve tört az élvonalba.

Az utak és stratégiák különbözőségére utal, hogy míg Anglia és Dánia a korszak egészében a legkövetkezetesebb szabadkereskedelmi politikát folytatott, addig Németország az erőteljes védővámos elzárkózáshoz folyamodott, s az előbbiről az utóbbira váltott Franciaország és Svédország is.

Az alkalmazott gazdaságpolitika, a kiépített ipar szerkezete és az iparosítás stratégiája tehát nagy eltéréseket mutatott, de a különböző utak és stratégiák egyaránt sikeresnek bizonyultak a nyugat-északnyugat vagy nyugat-középeurópai régiókban.

Egészen hasonló a helyzet a különböző fejlesztési stratégiákkal a félig sikeres országok esetében is. Ezek mind későn induló régiók voltak, s ezért joggal merülhet fel a kérdés, hogy az előttük járó, korábban iparosodó országok versenyével vajon megküzdhettek-e a szigorú protekcionizmus és az importpótló iparosítás egységes stratégiája nélkül. A valóságban azonban a különböző régiók és országok esetében azt láttuk, hogy az exportorientált vagy importpótló fejlesztés, a szabadkereskedelmi politika, vagy magas védővám tarka eltérései jellemezték ezeket a régiókat is. Magyarország védővámok nélkül és nagybirodalmi munkamegosztásban továbbjutott, mint az erősen protekcionista Oroszország, de mindkettő ráléphetett a modern átalakulás útjára. Lengyelország és Finnország ugyancsak nem alkalmazhatott nemzeti védővámot és függő helyzete ellenére a birodalmi integráció exportorientált iparosítás megindulását tette lehetővé számukra.

A félig vagy teljesen kudarccal járó iparosodási utak különbsége ugyanúgy nem magyarázható egyetlen okkal, amint a sikeres esetek sem voltak egyetlen vezérmotívumra visszavezethetőek. A romantikus nemzeti történetírás (és az ennek hagyományait követő, bár magát marxistának nevező történetírás is) hosszú ideig hajlamos volt a legközvetlenebb oksági összefüggést feltételezni nemzeti önállóság és fejlettség, függőség és elmaradás között. A bemutatott és vizsgált régiók és országok gazdasági folyamatai, puszta valóságukkal ellene szólnak e feltételezésnek. A fejlett, sikeres vagy félig sikeres esetek között ugyanis felsorakoztathatók ugyanúgy a nemzeti önállóságukat, sőt esetenként akár korlátozott autonómiát is nélkülöző népek fejlődésútja (a sikeres cseh—morva, a félig sikeres magyar, finn vagy lengyel), amint a félig-meddig sikeres, sőt a legkudarcosabb országok között is megnevezhetünk nemcsak nemzeti önállóságot, de nagyhatalmi helyzetet és gyarmatbirodalmi pozíciót élvező államokat, mint például Oroszországot vagy Portugáliát. Ausztria—Magyarország leginkább nyugatias fejlettségű cseh—morva örökös tartománya ugyanabban a jogi státusban, államjogi helyzetben volt, mint ugyanezen birodalom galíciai, bukovinai és dalmáciai örökös tartományai, amelyek sok vonatkozásban a kudarcos balkáni képletre emlékeztettek. Függőség vagy önállóság, sőt nagybirodalmi helyzet, illetve gyarmatbirodalmi állapot különbsége sem lehet tehát direkt és egyedüli magyarázat.

Az előző fejezetek után úgyszólván szükségtelen hozzátenni, hogy az országok mérete, pusztán gazdasági szempontból, végleg nem tekinthető meghatározó jelentőségűnek, hiszen a legfejlettebb régiókban egyaránt találunk európai nagyhatalmakat, 40-50 milliós lélekszámú országokat és kicsiny, néhány milliós lakosú államokat, s megfordítva: az elmaradott területek egyaránt tartoztak nagyhatalmakhoz és néhány milliós lakosságú kis országokhoz.

A siker vagy kudarc esetleg a fizikailag is jól mérhető, és ezért a különböző növekedési elméletekben is központi szerepet játszó — munkaerő, beruházás, nyersanyagadottságok — növekedési tényezők adottságának vagy hiányának következménye lenne?

A munkaerő létszámnövekedése, amely a népesség növekedésének eredményeként a 19. században általában a két- és négyszeres növekedés között mozgott, ugyancsak nem lehet perdöntő, hiszen Anglia és Oroszország, vagy a lengyel területek ugyanúgy rendkívül hasonló magas népességnövekedési eredményeket értek el, amint Franciaország, Magyarország vagy Spanyolország népességnövekedése is hasonló, szerényebb mértéket mutatott. A népesség és a munkaerő növekedési üteme, amely mind a legmagasabb, mind a leggyengébb gazdasági fejlettségi szinten álló országok esetében hasonló különbségeket mutatott, aligha lehet tehát a növekedési eltérések magyarázata.

A felhalmozás mértékéből sem vezethető le a siker vagy a kudarc. Az egyes sikeres országok között ugyanis meglehetősen nagy eltérések mutatkoztak, érdemben különböző felhalmozási szintek mellett játszódott le a nagyjából hasonló növekedés. Másrészt, természetesen összefüggés figyelhető meg felhalmozás és fejlettség között, amennyiben az elmaradottabb régiók felhalmozása általában alacsonyabb volt, csakhogy ez esetekben nem annyira (és semmiképpen sem önmagában) az alacsonyabb felhalmozás ténye, mint magát az alacsonyabb felhalmozást előidéző okok hatása érdemel figyelmet.

Ami a nyersanyagadottságokat és az ezzel összefüggő termelési és exportlehetőségeket illeti, ezek szerepe vitathatatlanul fontos. Ezt a megállapítást azonban inkább negatív értelemben hangsúlyozhatjuk csupán: nem annyira a kedvező nyersanyagadottságok, mint inkább azok hiánya bizonyult ugyanis leginkább meghatározónak. Bár Anglia vagy Belgium, Németország vagy a cseh—morva örökös tartományok esetében a nyersanyagok kedvező együttes adottsága döntő szerepet játszott a fejlődési eredményekben, hasonló adottságok nem vezettek hasonló sikerre Oroszországban. Rendkívüli jelentőségű nyersanyagok, a kőolaj vagy az ércek jelenléte különleges lendületet adott ugyan a kitermelő ágazatoknak, de nem befolyásolta kedvezően a gazdaság modern átalakulását Spanyolország, Galícia, Románia vagy Szerbia esetében sem.

Ezzel szemben kétségtelen tény, hogy a megfelelő nyersanyagok hiánya gátat állított az iparosítás útjába. Azokban az országokban, melyek az európai export konjunktúrakiaknázásába olyan vezető exportcikkek egyoldalú túlsúlya révén tudtak csak bekapcsolódni, mint a mazsola (Görögország), aszalt szilva (Szerbia), dohány (Bulgária), bor (Portugália), vagy déligyümölcsök (több mediterrán ország), nem építhettek e termékek ipari feldolgozásának megindítására és kifejlesztésére, mivel ezek a termékek úgyszólván semmiféle modern ipari feldolgozást nem igényeltek. A tradicionális ágak termelésfejlődése és az arra alapozott növekvő export tehát ez esetekben nem válhatott az iparosítás kiindulásává. Ennek ellenére, még ezt a következtetést is fenntartással kell kezelnünk és megszorításokat kell alkalmaznunk. Először is: a bemutatott fejlődésutak bizonyítják, hogy a legsikeresebb európai országok között bizony találkoztunk kedvezőtlen nyersanyagadottsággal sújtott országokkal, nem utolsósorban Svájc, Hollandia és Dánia esetében. A kiépülő ipar itt vagy a nagyon is „feldolgozásigénytelen” termékekre alapozva indult fejlődésnek (mint a dán tej- és húsfeldolgozó ipar, a holland és a svájci sajt- és kakaó-, csokoládéipar), vagy nem anyagigényes ágazatokban hódított (svájci óraipar), illetve importanyagokra épült. A kedvező nyersanyagadottság hiánya tehát nem volt leküzdhetetlen akadály az iparosodás útjában.

Hasonlóan meggyőző lehet, hogy ugyanazon nyersanyagadottságok egyes országokban teljesen hatástalanok maradtak, másokban viszont az iparosodás kiindulásává váltak. Már Dánia említett példáját is érdemes összehasonlítani például Szerbia esetével. Míg az előbbi ugyanis egyik legfőbb exportcikkét a sertéshús feldolgozásával teremtette elő, addig az utóbbi, amelynek kivitelében a legfőbb tétel a sertés volt, egyáltalán nem kezdte meg az ipari feldolgozást. Még jellegzetesebb termény ebből a szempontból a gabona, amely a termelő és exportáló országok többségében (Oroszország, Románia) nem adott alapot az iparfejlesztésre, más esetekben azonban (Magyarország) a malomipar, s az ahhoz kapcsolódó gépipari ágak révén az iparfejlődés igazi kiindulásává vált. A legszembetűnőbb azonban, hogy a korszak egyik legértékesebb ipari nyersanyaga, a fa, amely a svéd iparosodás alapja lett, s amely később Finnországban is hozzájárult az iparosodáshoz, Európa leghatalmasabb fakincsével rendelkező és azt nyers formában exportáló Oroszországban nem vezetett ipari továbbgyűrűző hatások kibontakozására.

Más szavakkal: a 19. századi iparosodás alapvető nyersanyagainak jelenléte vagy hiánya bizonyos feltételek között kihasználható, illetve leküzdhető volt, más esetekben kiaknázatlanul maradt vagy leküzdhetetlennek bizonyult. Az összehasonlító vizsgálat tehát, a nyersanyagtényező fontossága ellenére is nyilvánvalóvá teszi, hogy siker vagy kudarc aligha magyarázható csupán ebből a szempontból.

Félreértések elkerülése végett hadd hangsúlyozzuk: nem azt állítjuk, hogy népesedésnövekedés vagy önálló nemzeti keretek és azok között kialakított önálló gazdaságpolitikai fegyvertár, hogy kedvező nyersanyagadottságok és magas tőkefelhalmozás nem játszott szerepet a sikerek kibontakozásában, vagy éppen ezek hiánya az elszenvedett kudarcokban. Ezek a tényezők elősegítették a sikert, hiányuk hozzájárulhatott a kudarchoz, de minden esetben más, további tényezőkkel együtt. És ezek a „további” tényezők már csak részben gazdasági jellegűek, jórészt azonban a nem gazdasági szférába vezetnek. Először a különböző tényezők kombinációjának jelentőségére utalhatunk. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a kedvező nyersanyagadottságok kiaknázásában szerepet játszott, hogy rendelkezésre állt-e megfelelő tőke, hogy volt-e kedvező értékesítési lehetőség, s hogy a piacon milyen pozícióra, keresleti rugalmasságra tarthatott számot az illető termék stb. A példák tömege bizonyítja azonban, hogy a rendelkezésre álló nyersanyag ipari feldolgozásának kiépítése vagy elmaradása annak is függvénye volt, hogy milyen vállalkozói réteg, milyen műveltségi és intézményes szint jellemzett egy országot. Ez utóbbi, ez esetben rendkívül alacsony műveltségi szint és az ősi faluközösség például nagyban hozzájárult a balkáni parasztgazdaság rendkívüli elmaradottságához, amely mintegy ellenpólust testesített meg a gyors és rugalmas termékszerkezet-váltásokra képes dán parasztgazdasággal szemben. A vállalkozói kezdeményezés, a vállalkozó magas társadalmi-erkölcsi elismertsége döntő szerepet játszott az iparosodás sikeres országaiban, és hiánya súlyos akadálynak bizonyult a volt „nemesi társadalmak” antikapitalista társadalmi értékrendjei közegében.

Ezen a ponton azonban már nemcsak a gazdaságon kívüli szférák meghatározó szerepéről, de a történelem meghatározó jelentőségéről van szó. Ebben a vonatkozásban maradéktalanul egyetértünk A. Milward és S. B. Saul következtetésével. „Valójában munkánk alapvető következtetése, hogy a fejlődés folyamata sokkal nagyobb mértékben a nemzeti történelmi előzmények függvénye, mint bármely más tényezőé.”*

---

* Milward—Saul, 1977. 526.

Az iskolázás színvonala, az ún. középosztályok kialakulása, a vállalkozói társadalmi réteg megerősödése, a gazdasági fejlődést és iparosodást elősegítő társadalmi értéknormák és magatartások meggyökeresedése, de maga a felhalmozás színvonala, a tulajdonjog, s más jogi, intézményes feltétel kialakulása, s minden más gazdasági és gazdaságon kívüli növekedési tényező és modernizáló hatás végül is az egyes népek és országok, illetve a rokon vonásokat felmutató történeti régiók hosszú történeti fejlődésútjának következménye. E történeti sajátosságok nem egyik vagy másik fordulóponton jelentek meg, hanem egymásra rakódó rétegekből épültek fel a történeti fejlődés egész menetében. A 19. században az egyes országok és régiók ebben a vonatkozásában már örökölték, „készen kapták" a meghatározó feltételrendszert. Ugyanakkor az egyes országok és régiók alakították, változtatták is feltételrendszerüket, s ezzel újabb réteg rakódott a történeti képződményre, hogy ez új elágazások és változások kiindulásává váljon majd.

Egy-egy elmélet, egy-egy fejlődésmodell, vagy akár bizonyos kulcstényezők kiemelése, mindent megvilágosító magyarázata helyett tehát a feltételek úgyszólván átfoghatatlan, jórészt pedig mindenképpen „megmérhetetlen" összességére, ezeknek történeti folyamatokban történő kialakulására és meghatározottságára, és a nemzetközi, európai gazdasági rendszer egészébe illeszkedő befolyásoltságára hívjuk fel a figyelmet. Lehet, hogy ez nem ad olyan könnyen befogadható „magyarázatot", mint egyik-másik kevés tényezős interpretáció, és semmiképpen sem törekszik a jelenleg még ismeretlen és megmagyarázhatatlan elleplezésére. E végtelenül sok, egyszerre gazdasági és gazdaságon kívüli, egyszerre történeti, nemzeti előzményektől meghatározott és európaiasan egyetemes tényező úgyszólván végtelen kombinációs lehetőségét a történetkutatás aligha tudja maradéktalanul megfejteni. Az esetek lezárása, a rokon vonások és különbségek összehasonlító vizsgálata és az okok nyomozása azonban remélhetőleg hozzásegít a múlt jelent is erősen meghatározó folyamatainak és a 19. századi Európa révén a 20. századi világgazdaságnak is jobb megértéséhez.

Az európai nemzetek népessége 1850—1910 között, millióban*

Ország	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	Az össznépességben való részesedés %-ban	
								1850	1910
Belgium	4,4	4,7	5,0	5,5	6,1	6,7	7,4	1,6	1,7
Bosznia és Hercegovina	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,6	1,9	0,4	0,4
Dánia	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,8	0,5	0,6
Németország	33,7	36,0	39,2	45,3	49,5	56,4	64,9	12,6	14,5
Finnország	1,6	1,7	1,8	2,1	2,4	2,6	3,1	0,6	0,7
Franciaország+	35,8	37,4	36,8	37,5	38,3	39,0	39,2	13,4	8,8
Görögország	1,5	1,6	1,8	2,0	2,3	2,5	2,6	0,6	0,6
Írország	6,7	5,8	5,4	5,2	4,7	4,5	4,4	2,5	1,0
Olaszország	23,9	25,0	26,7	28,2	30,0	32,4	34,7	9,0	7,7
Luxemburg	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1
Montenegro	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Hollandia	3,1	3,3	3,6	4,0	4,5	5,1	5,9	1,2	1,3
Norvégia	1,4	1,6	1,7	1,9	2,0	2,2	2,4	0,5	0,5
Ausztria++	17,8	19,1	20,6	22,1	23,9	26,2	28,6	6,7	6,4
Portugália	3,5	3,7	4,0	4,3	5,1	5,4	6,0	1,3	1,3
Románia	4,4	4,5	5,0	5,4	6,0	6,0	7,2	1,6	1,6
Oroszország+++	57,2	58,4	66,6	76,0		99,5		21,4	
Lengyelország	4,9	4,8	6,0	8,0	98,5	9,5	130,8	1,8	29,2
Svédország	3,5	3,9	4,2	4,6	4,8	5,1	5,5	1,3	1,2
Svájc	2,4	2,5	2,7	2,8	3,0	3,3	3,8	0,9	0,8
Szerbia	1,3	1,4	1,6	1,7	2,2	2,5	2,9	0,5	0,6
Spanyolország	14,5	15,7	16,3	16,8	17,8	18,6	20,0	5,4	4,5
Törökország Bulgáriával	8,5	8,5	8,8	9,0	9,2	9,9	10,5	3,2	2,3
Magyarország	13,3	14,4	15,6	15,7	17,6	19,3	20,9	5,0	4,7
Egyesült Királyság									
Anglia és Wales	17,9	20,1	22,7	26,0	29,0	32,5	36,1	6,7	8,1
Skócia	2,9	3,1	3,4	3,8	4,1	4,5	4,8	1,1	1,1
Kisebb országok++++	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,8	0,1	0,2
Összesen	267,6	305,1	303,4	332,0	365,6	398,7	447,8	100,1	100,0

+ 1851-ben még Savoya és Nizza nélkül, 1870-től Elzász—Lotaringia nélkül;

++ Galíciával és Bukovinával;

+++ 50 európai kormányzat;

++++ Monaco, Andorra, San Marino, Liechtenstein, Isle of Man, Gibraltár, Málta, Kréta, Izland és Färöer.

* Fischer—Houtte—Kellenbenz—Mieck—Vittinghof, 1985. 233.

*A bruttó társadalmi termék és a népesség éves növekedési rátája az egyes európai országokban 1830—1910 között**
(Az első és az utolsó év értékei hároméves átlagok)

	Bruttó társ. termék		Népesség %-ban		Bruttó társ. termék/fő	
	1830—1910	1860—1910	1830—1910	1860—1910	1830—1910	1860—1910
Ausztria—Magyarország	(1,51)	(1,16)	0,72	0,78	(0,79)	(0,98)
Belgium	2,21	2,04	0,86	0,91	1,34	1,12
Bulgária	—	(1,38)	—	0,87	—	(0,50)
Dánia	2,62	2,94	1,01	1,06	1,60	1,86
Finnország	(2,14)	(2,43)	1,03	1,16	(1,10)	(1,26)
Franciaország	1,44	1,41	0,25	0,16	1,18	1,25
Németország	2,33	2,57	0,98	1,17	1,33	1,39
Görögország	(1,98)	(2,62)	(1,30)	1,92	(0,67)	(0,69)
Olaszország	1,03	1,05	0,62	0,66	0,40	0,39
Hollandia	1,91	2,05	1,01	1,15	0,89	0,89
Norvégia	2,05	1,84	0,94	0,80	1,10	1,04
Portugália	(0,86)	(0,89)	0,67	0,77	(0,19)	(0,11)
Románia	—	(1,88)	—	1,02	—	(0,86)
Oroszország	(1,80)	2,25	(1,13)	1,27	(0,66)	0,96
Szerbia	—	1,58	—	1,08	—	0,50
Spanyolország	(0,89)	(0,61)	(0,46)	0,48	(0,43)	(0,13)
Svédország	2,23	2,70	0,82	0,73	1,40	1,96
Svájc	(2,22)	2,08	0,73	0,81	(1,48)	1,25
Egyesült Királyság	(2,01)	1,87	0,80	0,89	1,21	0,97
Európa	1,74	1,88	0,82	0,92	0,92	0,96

* Bairoch, Europe's... 1976. 283.

*A bruttó társadalmi termék volumene országok szerint 1850—1913 között 1960-as millió USA-dollárban**

Ország	1850	1860	1870⁺	1880	1890	1900	1910	1913
Ausztria—Magyarország	(9 190)	(9 996)	(11 380)	(12 297)	(15 380)	(19 400)	(23 970)	(26 050)
Belgium	1 809	2 302	2 882	3 256	3 804	4 800	6 308	6 794
Bulgária	—	(588)	(616)	(611)	(808)	(970)	(1 165)	(1 260)
Dánia	(361)	476	612	788	1 095	1 544	2 031	2 421
Finnország	(370)	(420)	(550)	(670)	(860)	(1 110)	(1 395)	(1 670)
Franciaország	11 870	13 326	(16 800)	17 381	19 758	23 500	26 869	27 401
Németország	10 395	12 771	16 697	19 993	26 454	35 800	45 523	49 760
Görögország	(220)	(250)	(365)	(440)	(640)	(780)	(910)	(1 540)
Olaszország	(6 666)	7 466	8 273	8 745	9 435	10 820	12 598	15 624
Hollandia	1 318	1 502	1 823	2 188	2 660	3 164	4 150	4 660
Norvégia	(490)	642	728	886	1 041	1 286	1 601	1 834
Portugália	(985)	(1 100)	(1 175)	(1 270)	(1 360)	(1 550)	(1 710)	(1 800)
Románia	(760)	(836)	(950)	(1 100)	(1 350)	(1 700)	(2 125)	(2 450)
Oroszország	(12 700)	14 400	22 920	23 250	21 180	32 000	43 830	52 420
Szerbia	—	(320)	(345)	(382)	(432)	(560)	(700)	(725)
Spanyolország	(4 700)	(5 400)	(5 300)	(5 400)	(5 675)	(6 500)	7 333	7 450
Svédország	(729)	860	1 025	1 385	1 700	2 358	3 261	3 824
Svájc	(930)	(1 200)	(1 460)	(1 920)	(2 100)	2 599	3 355	3 700
Egyesült Királyság	12 591	16 072	19 628	23 551	29 441	36 273	40 623	44 074
Európa	77 937	91 073	114 966	126 975	146 723	188 534	231 550	256 845

⁺ Németország és Franciaország 1871 előtti határai.

* Bairoch, Europe's... 1976. 281.

*A bruttó társadalmi termékek egy főre eső volumene országok szerint 1850—1913 között, 1960. évi USA-dollárban**

	1850	1860	1870^a	1880	1890	1900	1910	1913
Ausztria—Magyarország	(283)	(288)	(305)	(315)	(361)	(414)	(469)	(498)
Belgium	411	490	571	589	630	721	854	894
Bulgária	—	(210)	(220)	(210)	(250)	(260)	(270)	(263)
Dánia	(256)	294	340	396	502	633	739	862
Finnország	(227)	(241)	(313)	(327)	(368)	(425)	(451)	(520)
Franciaország	333	365	(437)	464	515	604	680	689
Németország	308	354	426	443	537	639	705	743
Görögország	(215)	(230)	(250)	(260)	(290)	(300)	(325)	(322)
Olaszország	(277)	301	312	311	311	335	366	441
Hollandia	427	452	506	542	586	614	705	754
Norvégia	(350)	401	421	464	523	577	673	749
Portugália	(260)	(275)	(270)	(270)	(270)	(287)	(290)	(292)
Románia	(190)	(200)	(210)	(230)	(246)	(275)	(307)	(336)
Oroszország	(175)	178	250	224	182	248	287	326
Szerbia	—	(220)	(230)	(240)	(250)	(260)	(282)	(284)
Spanyolország	(313)	(346)	(329)	(323)	(321)	(351)	370	367
Svédország	(211)	225	246	303	356	454	593	680
Svájc	(391)	(480)	(549)	(676)	(705)	785	895	964
Egyesült Királyság	458	558	628	680	785	881	904	965
Európa	283	310	359	366	388	455	499	534

*** Bairoch, Europe's... 1976. 286.**

*A tíz legnagyobb európai „népgazdaság” 1830—1913 között (részesedésük az európai bruttó társadalmi termékben)**

1830		1850		1880		1913	
			%-ban				
1. Oroszország	18,1	Oroszország	16,3	Egyesült Királyság	18,6	Oroszország	20,4
2. Franciaország	14,8	Egyesült Királyság	16,2	Oroszország	18,3	Németország	19,4
3. Egyesült Királyság	14,2	Franciaország	15,2	Németország	15,7	Egyesült Királyság	17,2
4. Németország	12,5	Németország	13,3	Franciaország	13,7	Franciaország	10,7
5. Ausztria—Magyarország	12,4	Ausztria—Magyarország	11,8	Ausztria—Magyarország	9,7	Ausztria—Magyarország	10,1
6. Olaszország	9,6	Olaszország	8,6	Olaszország	6,9	Olaszország	6,1
7. Spanyolország	6,2	Spanyolország	6,0	Spanyolország	4,3	Spanyolország	2,9
8. Belgium	1,9	Belgium	2,3	Belgium	2,6	Belgium	2,6
9. Hollandia	1,6	Hollandia	1,7	Hollandia	1,7	Hollandia	1,8
10. Portugália	1,5	Portugália	1,3	Svájc	1,5	Svédország	1,5

---

* Bairoch, Europe’s... 1976. 281.

Valutaárfolyamok

1$ = 1913-ban

Angol font	0,20	Olasz líra	5,18
Belga frank	5,18	Orosz rubel	1,95
Bolgár leva	5,18	Osztrák korona	4,93
Dán korona	3,72	Portugál milreis	0,93
Finn márka	5,18	Román lei	5,18
Francia frank	5,18	Svájci frank	5,18
Görög drachma	5,18	Svéd korona	3,72
Holland forint	2,49	Szerb dinár	5,18
Német márka	4,19	Spanyol pezeta	5,18
Magyar korona	4,93	Török piaszter	20,92
Norvég korona	3,72		

Irodalom

ABEL, W.: Agricultural Fluctuations in Europe. From the Thirteenth to the Twentieth Centuries. New York, 1980.

ABRAMOVITZ, M.: The Nature and Significance of Kuznets' Cycles. Economic Development and Cultural Change. 1961 april.

ACKERMAN, S.: Aristocrats, Farmers and Proletarians. Essays in Swedish Demographic History. Stockholm, 1973.

ADAM, I.—MARCU, N.: Studii despre dezvoltarea capitalizmului în agricultura României. (După reformă din 1864.) Bucureşti, 1956.

ADAMSON, O. J. (szerk.): Industries of Norway. Oslo, 1952.

ADAMSSON, R.—JÖRBERG, L.: Problem i svensk ekonomisk historia. Lund, 1972.

AGRIANTONI, CH.: Développement industriel en Grèce. Kézirat.

AHVENAINEN, J.: The Paper Industry in Finland and Russia. Scandinavian Economic History Review. 1979.

ALANEN, A. J.: Suomen maakaupan historia. Jyväskylä, 1957.

ALDCROFT, D. H.—FEARON, P. (ed.): British Economic Fluctuations 1790—1939. London, 1972.

ALDCROFT, D. H.—RICHARDSON, H. W.: The British Economy 1870—1939. London, 1969.

ALHO, K.: Teollistumisen alkuvaiheista. Helsinki, 1968.

ALLOO, R.: Le rôle des banques et des capitaux belges dans le développement économique des pays étrangers. Revue de la Banque. 3—4. 1953.

ALONSO CASARES, A.: Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Madrid, 1973.

ANANYICS, B. V.: Russzkoje szamogyerzsavije i vnyesnyije zajmi v 1898—1902 gg. In: Iz isztorii imperializma v Rosszii. Moszkva—Leningrád, 1959.

ANASZTASZOPOULOSZ, G.: Historia des hellenikes biomechanias 1840—1940. Athén, 1946.

ANES, G.: La agricultura española desde comiēnzos del siglo XIX hasta 1868. In: Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX. Madrid, 1970.

ANES, G.: Las crisis agrarias en la España moderna. Madrid, 1974.

ANEZ ALVAREZ, R.: Los inversiones estranjeros en España de 1855 a 1881. In: Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XX. Madrid, 1970.

ANFIMOV, A. M.: Krupnoje pomescsicsje hozjajsztvo Jevropejszkoj Rosszii (konyec XIX — nacsalo XX veka). Moszkva, 1969.

ARATICH, D.: Histoire des chemins de fer yougoslaves. Paris, 1938.

ARCADIAN, N.: Industrializarea României. Bucureşti, 1936.

ARE, G.: Alle origini dell'Italia industriale. Napoli, 1964.

ARE, G.: Economia e politica nell'Italia liberale (1890—1915). Bologna, 1974.

ARE, G.: Il problema dello sviluppo industriale nell'età della Destra. Pisa, 1965.

Ariès, Ph.: Histoire des populations françaises. Paris, 1971.

Armengaud, A.: La population française au XIXᵉ siècle. Paris, 1971.

Arrillage, M. M.: Los iniciadores y promotores de los caminos de hierro en España (1830—1853). Datos recopilados. Madrid, 1930.

Arsitch, B.: La vie économique de la Serbie du Sud au XIX. siècle. Paris, 1936.

Ashworth, W.: An Economic History of England 1870—1939. London—New York, 1960.

Ashworth, W.: A Short History of the International Economy. 1850—1950. London—New York—Toronto, 1952.

Ashworth, W.: Typologies and Evidence: Has Nineteenth Century Europe a Guide to Economic Growth? Economic History Review. 1977.

Aubin, H.—Zorn, W. (ed.): Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 1—2. köt. Stuttgart, 1978.
- — Fischer, W.: Bergbau, Industrie und Handwerk.
- — Franz, G.: Landwirtschaft 1800—1850.
- — Köllmann, W.: Bevölkerungsgeschichte 1800—1970.
- — Rolfes, M.: Landwirtschaft 1850—1914.
- — Tilly, R. T.: Verkehr und Nachrichtenwesen. Handel, Geld, Kredit 1850—1914.
- — Treue, W.: Die Technik in Wirtschaft und Gesellschaft.

Avramović, M.: Naše seljačko gazdinstvo. Sarajevo, 1927.

Baar, L.—Philip, P.: Zu einigen Fragen der industriellen Revolution in Finnland. Research Report. Helsinki, 1958.

Baasch, E.: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena, 1927.

Bairoch, P.: Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXᵉ siècle. Paris, 1976.

Bairoch, P.: European Foreign Trade in the 19th Century. The Development of the Value and Volume of Exports. Journal of European Economic History. 2. 1973.

Bairoch, P.: Europe's Gross National Product 1800—1975. Journal of European Economic History. 5. köt. 2. 1976.

Bairoch, P.: Geographical Structure and Trade Balance of European Foreign Trade from 1800 to 1970. Journal of European Economic History. 3. 1974.

Bairoch, P.: Révolution industrielle et sous-développement. Paris, 1964.

The Balkan in Transition. Berkeley, 1963.

Barbagallo, C.: Le origini della grande industria contemporanea (1750—1850). Perugia, 1929—30.

Bariel, Y.: Le développement économique de la Russie Tsariste. Paris, 1968.

Barkai, C. H.: The Macro-Economics of Tsarist Russia in the Industrialization Era: Monetary Development, the Balance of Payments and the Gold Standard. Journal of Economic History. 1973.

Bartys, J.: Początki mechanizacji rolnictwa polskiego. Wrocław, 1966.

Bauer, H.: Von der Zunftverfassung zur Gewerbefreiheit in der Schweiz 1798—1874. Basel, 1929.

Benedikt, H.: Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Josephs-Zeit. Wien, 1958.

Beneyto, J.: Historia social de España e Hispanoamérica. Madrid, 1961.

Berend T. Iván—Ránki György: Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Budapest, 1979.
- — Babanászisz, Sz.: Az ipari forradalom Görögországban 1840—1922.
- — Jörberg, L.: Az ipari forradalom Skandináviában.
- — Nadal, J.: Az ipari forradalom kudarca Spanyolországban.

Berend T. Iván—Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19—20. században. Budapest, 1976.

Berend T. Iván—Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Budapest, 1972.

Berend T. Iván—Ránki György: Magyarország gyáripara az imperializmus első világháború előtti időszakában. 1900—1914. Budapest, 1955.

Berend T. Iván—Ránki György: Nemzeti jövedelem és tőkefelhalmozás Magyarországon 1867—1914. Történelmi Szemle. 2. 1966.

Berend T. Iván—Szuhay Miklós: A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848—1944. Budapest, 1972.

Bergh, T.—Hamisch, T. J.—Lange, E.—Pharo, H.: Growth and Development. The Norwegian Experience 1830—1980. Oslo, 1980.

Bergier, J. F.: Naissance et croissance de la Suisse industrielle. Bern, 1979.

Bergier, J. F.: Problèmes de l'histoire économique de la Suisse. Population, vie rurale, échanges et trafics. Bern, 1968.

Bernard, M.: Banques et banquiers en Autriche au début du 20^e siècle. Paris, 1976.

Berov, L.: Ikonomicseszkoto razvitie na Bălgarija prez vekove. Szofia, 1974.

Birnley, Th.: Migration and Urban Development. London, 1972.

Bittermann, E.: Die landwirtschaftliche Produktion in Deutschland 1800 bis 1950. Halle, 1956.

Bjerke, J.: Langtidslinjer i norsk økonomi 1865—1960. Samfunnsøkonomiske studier, 16. Oslo, 1966.

Bjerke, K.: The National Product of Denmark, 1870—1952. In: Kuznets, S. (ed.): Income and Wealth. XIV. London, 1955.

Bjerke, K.—Ussing, N.: Studier øver Danmarks Nationalprodukt 1870—1950. Koppenhága, 1958.

Bjerning, L.: Skanes jordock stenindustri. Helsingborg, 1947.

Blackwell, W. L.: The Beginnings of Russian Industrialization 1800—1860. Princeton, 1968.

Blackwell, W. L.: Russian Economic Development from Peter the Great to Stalin. New York, 1974.

Blanchard, M.: Financiers français et chemins de fer suisses sous le Second Empire. Revue d'économie politique. 1937.

Blegen, T. C.: Norwegian Migration to America. New York, 1969.

Bloch, M.: Les caractères originaux de l'histoire rurale française. Paris, 1952.

Bloch, M.: Feudal Society. 1—2 köt. London, 1965. Kivonatosan magyarul: A történelem védelmében. Budapest, 1974.

Bloomfield, A. J.: Monetary Policy under the International Gold Standard 1880—1914. New York, 1959.

Blumberg, H.: Die deutsche Textilindustrie in der industriellen Revolution. In: Mottek, H.—Blumberg, H. (ed.): Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutschland. Berlin, 1965.

Bodmer, W.: Die Entwicklung der schweizerischen Textilwirtschaft im Rahmen der übrigen Industrien und Wirtschaftszweigen. Zürich, 1960.

Boethius, B.: Gruvornas, hyttornas och hamrarnas folk. Stockholm, 1951.

Bolognese, B.—Leuchtenmüller, B.: Bevölkerungsentwicklung und Berufsstruktur. Gesundheits- und Fürsorgewesen in Österreich. Wien, 1978.

Bonelli, F.: La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia. Torino, 1971.

Bonwetsch, B.: Das ausländische Kapital in Russland. Bemerkungen zum Forschungsstand. Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge, 22. köt. 3. 1974.

Borchardt, K.: Wirtschaftliches Wachstum und Wechsellagen 1800—1914. München, 1976.

Borella, P.: Le finanze publiche e la situazione economica del cantone Ticino nel periodo della mediazione napoleonica 1803—1813. Friburgo, 1971.

BORGEDAL, P.: Norges jordbruk i nyere tid. 1—3. köt. Oslo, 1966—68.

BOSSE, E.: Norwegiens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart. Probleme der Weltwirtschaft. 22. Jena, 1916.

BOSSHARDT, A.—NIDEGGER, A.: Die schweizerische Aussenwirtschaft im Wandel der Zeiten. In: Ein Jahrhundert schweizerischer Wirtschaftsentwicklung. 1964.

BOUSQUET, J.: Les chemins de fer bulgares. Paris, 1909.

BOUVIER, J.: Crédit et développement industriel en France. Leningrád, 1970.

BOUVIER, J.: Le Crédit Lyonnais de 1863 à 1882. Paris, 1964.

BOUVIER, J.: Feu François Simiand? In: Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse. Paris, 1974.

BOUVIER, J.: La „grande crise" des compagnies ferroviaires suisses. Annales, É.S.C. 4. 1956.

BOUVIER, J.: Pour une analyse sociale de la monnaie et du crédit: 19e—20e siècles. Annales, 4. 1974.

BOUVIER, J.: Les Rotschild. Paris, 1967.

BOUVIER, J.: Systèmes bancaires et entreprises industrielles dans la croissance européenne. Annales, 1. 1972.

BOUVIER, J.—GIRAULT, R. (ed.): L'impérialisme français d'avant 1914. Paris, 1976.

BOUVIER, J.—GIRAULT, R.—THOBIE, J.: Impérialisme à la française. Paris, 1986.

BOVIKIN, V. I.: Oroszország ipari fejlődésének társadalmi-gazdasági problémái. Történelmi Szemle, 1—2. 1973.

BOVIKIN, V. I.: Zarozsgyenyije finanszovovo kapitala v Rosszii. Moszkva, 1967.

BÖHME, H.: An Introduction to the Social and Economic History of Germany. Politics and Economic Change in the Nineteenth and Twentieth Centuries. New York, 1978.

BRAUDEL, F.—LABROUSSE, E. (ed.): Histoire économique et sociale de la France. III. köt.: L'avènement de l'ère industrielle (1789-années 1880). Paris, 1976. IV. köt.: L'ère industrielle et la société d'aujourd'hui (siècle 1880—1980). Paris, 1979.
- — ARMENGAUD, A.: Le rôle de la démographie. III/1.
- — BOUVIER, J.: L'extension des réseaux de circulation de la monnaie et de l'épargne. IV/1.
- — BRODER, A.: Le commerce extérieur: l'échec de la conquête d'une position internationale. III/1.
- — CARON, F.: La croissance industrielle. Secteurs et branches. IV/1.
- — CARON, F.: L'extension des infrastructures et des équipements et l'intensification des échanges de marchandises. IV/1.
- — GIRAULT, R.: Place et rôle des échanges extérieurs. IV/1.
- — LAURENT, R.: Tradition et progrès: le secteur agricole. III/2.
- — LÉON, P.: L'affermissement du phénomène d'industrialisation. III/2.

BRIGGS, A.: The Victorian Cities. London, 1963.

BRODER, A.: Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle. Méthodologie et quantification. Revue d'Histoire économique et sociale. 4. 1976.

BRUGGER, H.: Die schweizerische Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Frauenfeld, 1956.

BRUSATTI, A. (ed.): Die Habsburgermonarchie 1848—1918. 1. köt. Die wirtschaftliche Entwicklung. Wien, 1973.
- — BACHINGER, K.: Das Verkehrswesen.
- — DINKLAGE, K.: Die landwirtschaftliche Entwicklung.
- — GROSS, N. TH.: Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirtschaft.
- — MATIS, H.—BACHINGER, K.: Österreichs industrielle Entwicklung.
- — MÄRZ, E.—SOCHER, K.: Währung und Bankwesen in Cisleithanien.

Brühwiler, J.: Der Zerfall der Dreizeiligenwirtschaft im schweizerischen Mittelland. Zürich, 1975.

Bublot, G.: La production agricole belge. Étude économique séculaire 1846—1955. Louvain, 1957.

Buchsteiner, I.: Die Entwicklung der Arbeitskräftestruktur in der deutschen Landwirtschaft von 1882 bis 1907. Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. 1982.

Bürgin, A.: Geschichte des Geigy-Unternehmens von 1758 bis 1939. Basel, 1958.

Caballero, F.: Fomento de la población rural. Madrid, 1963.

Cairncross, A.: Home and Foreign Investment 1870—1913. London, 1955.

Caizzi, B.: Storia dell'industria italiana dal XVIII secolo ai nostri giorni. Torino, 1965.

Cameron, R. (ed.): Banking and Economic Development: Some Lessons of History. Oxford—New York, 1972.

Cameron, R.: France and the Economic Development of Europe. 1800—1914. Princeton, 1961.

Cameron, R.—Crisp, O.—Patrick, H. T.—Tilly, R. (ed.): Banking in the Early Stages of Industrialization. A Study in Comparative Economic History. London 1967.
— Crisp, O.: Russia 1860—1914.
— Tortella Casares, G.: Banking in Spain.

Camps y Arboix, J.: La propiedad de la tierra y su funcción social. Barcelona, 1953.

Caracciolo, A. (ed.): La formazione dell'Italia industriale. Discussioni e ricerche. Paris, 1969.

Carcano, M. A.: Evolución histórica de régimen de la tierra publica, 1810—1916. Madrid, 1925.

Carlgren, W.: De norrländska skogsindustrierna intill 1800-talets mitt. Stockholm, 1926.

Carlsson, S.: Ståndsammhälle och ståndpersoner 1700—1865. Lund, 1973.

Caron, F.: An Economic History of Modern France. New York, 1979.

Caron, F.: La France des électriciens 1880—1980. Paris, 1986.

Caron, F.: Histoire de l'exploitation d'un grand réseau: La Compagnie du chemin de fer du Nord des origines à la nationalisation (1846—1937). Paris, 1973.

Caron, F.: Histoire économique de la France XIX^{e}—XX^{e} siècles. Paris, 1981.

Carrión, P.: Los latifundios en España. Madrid, 1932.

Castellan, G.: La vie quotidienne en Serbie au seuil de l'indépendance. 1815—1839. Paris, 1967.

Castro, A.: A revolução industrial em Portugal no século XIX. Porto, 1971.

Cecco, M. de: Money and Empire. The International Gold Standard, 1890—1914. Oxford, 1974.

Chapuis, A.: Histoire et technique de la montre suisse de ses origines à nos jours. Basel, 1945.

Checkland, S. G.: The Mines of Tharsis. Roman, French and British Enterprise in Spain. London, 1967.

Chlepner, B. S.: La banque en Belgique. Étude historique et économique. 1. köt. Bruxelles, 1926.

Chlepner, B. S.: Le marché financier belge depuis cent ans. Bruxelles, 1930.

Ciorocanu, G.: La Roumanie économique. Paris, 1927.

Cipolla, C. M. Four Centuries of Italian Demographic Development. In: Glass; D. V.—Eversley, D. E. C. (ed.): Population in History. Essays in Historical Demography. London, 1965.

Cipolla, C. M. (ed.): The Fontana Economic History of Europe. London, 1973. III. köt.: The Industrial Revolution 1700—1914. IV. köt.: The Emergence of Industrial Societies.

— BIUCCHI, B.: The Industrial Revolution in Switzerland. IV/2.
— BORCHARDT, K.: The Industrial Revolution in Germany 1700—1914. IV/1.
— CAFAGNA, L.: The Industrial Revolution in Italy 1830—1914. IV/1.
— DHONDT, J.—BRUWIER, M.: The Industrial Revolution in the Low Countries 1700—1914. IV/1.
— FOHLEN, C.: The Industrial Revolution in France 1700—1914. IV/1.
— GROSS, N. TH.: The Industrial Revolution in the Habsburg Monarchy, 1750—1914. IV/1.
— JÖRBERG, L.: The Industrial Revolution in the Nordic Countries. IV/2.
— MITCHELL, B. R.: Statistical Appendix 1800—1919. IV/2.
— SUPPLE, B.: The State and the Industrial Revolution 1700—1914. III.
— WOODRUFF, W.: The Emergence of an International Economy 1700—1914. IV/2.
CLAPHAM, J. H.: The Economic Development of France and Germany 1815—1914. Cambridge, 1963.
CLOUGH, S. B.: The Economic History of Modern Italy. New York, 1964.
CLOUGH, S. B.—LIVI, C.: Economic Growth in Italy. An Analysis of the Uneven Development of North and South. Journal of Economic History. XIV. 1956.
COHEN, J. S.: Finance and Industrialization in Italy, 1894—1914. Princeton, 1967.
COHN, E.: Økonomi og politik i Danmark 1848—1875. Koppenhága, 1967.
COLOCOTRONIS, C.: L'organisation bancaire des pays balkaniques et les capitaux étrangers. Paris, 1934.
CONFALONIERI, A.: Banca e industria in Italia 1894—1906. Milano, 1976.
CONSTANTINESCU, O.—CONSTANTINESCU, N. N.: Cu privire la problema revoluției industriale în România. București, 1975.
CONSTANTINESCU, N. N.: Contribuții la istoria capitalului străin în Romînia. București, 1960.
CONZE, W.—ENGELHARDT, V.: Arbeiter in Industrialisierungsprozess. Stuttgart, 1979.
COPPA, F. J.: Commercial Policy of Liberal Italy. Journal of Economic History. 1976.
CORBINO, E.: Annali dell'economia italiana (1861—1915). Città di Castello 1931—38. Napoli, 1938.
CORBU, S.: Țărănimea din România în perioada 1848—1864. București, 1973.
CORTI, E.: Das Haus Rotschild in der Zeit seiner Blüte 1830—1871. Leipzig, 1928.
CRAEYBECX, J.: The Beginnings of the Industrial Revolution in Belgium. In: Cameron, R. (ed.): Essays in French Economic History. Homewood, Illinois, 1970.
CRISP, O.: Russian Financial Policy and the Gold Standard at the End of the 19th Century. Economic History Review. 6. 1953.
CROUZET, F.: Angleterre et France au XVIII^e siècle. Essai d'analyse comparée de deux croissances économiques. Annales, É.S.C. 21/2. 1966.
CROUZET, F.: Essai de construction d'un indice annuel de la production industrielle française au XIX^e siècle. Annales, É.S.C. 25/1. 1970.
CURICIN, S.: Pénétration économique et financière des capitaux étrangers en Yougoslavie. Paris, 1933.

DAVIDSON, R.: Reform in the Ottoman Empire 1856—1876. Princeton, 1963.
DEANE, Ph.: The First Industrial Revolution. Cambridge, 1965.
DEANE, PH.—COLE, W. A.: British Economic Growth 1688—1959. Cambridge, 1967.
DECHESNE, L.: Histoire économique et sociale de la Belgique. Paris—Liège, 1932.
DEMOULIN, R.: Guillaume I^{er} et la transformation économique des provinces belges (1815—1830). Liège, 1938.

Derry, T. K.—Williams, T. I.: A Short History of Technology from the Earliest Time to A.D. 1900. Oxford, 1960.

Dimitrijević, S.: Das ausländische Kapital in Jugoslawien vor dem zweiten Weltkrieg. Berlin, 1963.

Dimitrov, Sz.: Csiflikoto sztopansztvo prez 50—70-te godini na XIX vek. Isztoricseszki pregled. XI. 2. Szofia, 1955.

Dimitrov, Sz.: Kum vaprosza za otmenjavaneto na szpahijszkata szisztema v nasite zemi. Isztoricseszki pregled. XII. 6. 1956.

Djordjević, D.: Révolutions nationales des peuples balkaniques 1804—1914. Beograd, 1965.

Dobb, M.: Studies in the Development of Capitalism. London, 1947.

Dobroljubov, N. A.: Textes philosophiques. Moszkva, 1946.

Drake, N.: Population and Society in Norway 1735—1865. Cambridge, 1967.

Dubrovszkij, Sz. M.: Sztolipinszkaja zemelnaja reforma. Iz isztorii szelszkovo hozjajsztva i kresztyjansztva Rosszii v nacsale XX veka. Moszkva, 1963.

Dunham, A. L.: The Industrial Revolution in France, 1815—1848. New York, 1955.

Dyos, H. J.—Aldcroft, D.: History of British Transport. An Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth. London, 1974.

Easterlin, R.: Influences of European Overseas Emigration before World War I. Economic Development and Cultural Change. 1961.

Eckaus, R. S.: The North-South Differential in Italian Economic Development. Journal of Economic History. 1961.

Eckhart Ferenc: A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában. Budapest, 1922.

Eckstein, A.: Individualism and the Role of the State in Economic Growth. Economic Development and Cultural Change. 1958.

Eidelberg, Ph. G.: The Great Rumanian Peasant Revolt of 1907. Origins of a Modern Jacquerie. Leiden, 1974.

Eiduks, G.—Grosvalds, J.: Cementa rūpniecībās iesākums un attīstība Latvijas PSR teritorijā līdz 1941. g. In: Par technikas vēsturi Latvijas PSR. 3. kiad. Rīga. 153—156.

Ene, E.: Les Banques en Roumanie. 1915.

Ercuţă, P.: Die Genesis des modernen Kapitalismus in Rumänien. Leipzig, 1941.

Evans, I.: Agrarian Revolution in Rumania. Oxford, 1927.

Eventov, I.: Inosztrannije kapitali v russzkoj promislennosztyi. Moszkva, 1935.

Falcus, M.: Aspects of Foreign Investment in Tsarist Russia. Journal of European Economic History. 1979.

Fastbom, L.: Några trendsstudier kring Sveriges ekonomiska utveckling. Meddelanden från Konjunkturinstitutet. Serie B. 10. Stockholm, 1949.

Faucci, R.: Finanza, amministrazione e pensiero economico. Torino, 1975.

Fayle, C. E.: A Short History of the World's Shipping Industry. New York, 1933.

Feinstein, C. H.: National Income, Expenditure and Output of the United Kingdom 1855—1965. Cambridge, 1972.

Feis, H.: Europe, the World's Banker 1870—1914. New York, 1965.

Fellner Frigyes: A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. Budapest, 1908.

Fellner, F.: Das Volkseinkommen Österreichs und Ungarns. Statistische Monatschrift. Wien, 1916.

Fichte, J. G.: Der geschlossene Handelsstaat. Ein philosophischer Entwurf als Anhang zur Rechtslehre und Probe einer künftig zu liefernden Politik. Jena, 1920.

Finckenstein, H. W. F. von: Die Entwicklung der Landwirtschaft in Preussen und Deutschland 1800—1930. Würzburg, 1960.

Fink Krisztina: Die Österreichisch—Ungarische Monarchie als Wirtschaftsgemeinschaft. München, 1968.

Fischer, W.: Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden 1800—1850. Berlin, 1962.

Fischer, W.—Houtte, J. A. van—Kellenbenz, H.—Mieck, I.—Vittinghoff, F. (ed.): Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 5. köt. Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. Stuttgart, 1985.

Flinn, M.: The British Steel and Spanish Ore 1871—1914. Economic History Review. 1. 1955.

Flinn, M.: Scandinavian Iron Ore Mining and the British Steel Industry. The Scandinavian Economic History Review. II. köt. 1. 1954.

Flinn, M.: The Origins of the Industrial Revolution. London, 1966.

Fontana, J.: Transformación agraria y crecimiento económico en la España contemporanea. Cambio Económico y actividades políticas a la España del siglo XIX. Barcelona, 1973.

Fontana Lázaro, J.: La gran propriedad agraria de los conventos españoles a comienzos del siglo XIX. „Première Conférence Internationale d'Histoire Économique". Paris, 1960.

Fontana y Tarrats, J. M.: La lucha por la industrialización de España. Madrid, 1953.

Ford, A. G.: The Gold Standard 1880—1914. New York, 1912.

Fossati, A.: Lavoro e produzione in Italia della metà del secolo XVIII. alla seconda guerra mondiale. Torino, 1951.

Frangeš, O.: Die landwirtschaftlichen Verhältnisse in Bosnien-Herzegowine und ihre Wechselbeziehungen zu Handel und Industrie der Monarchie. Mitteilungen des Österreichisch—bosnisch—herzegowinischen Interessenverbandes. 6. Wien, 1913.

Fremdling, R.: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840—1879. Ein Beitrag zur- Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur. Dortmund, 1975.

Fremdling, R.: Railroads and German Economic Growth. Journal of Economic History. 1977.

Freudenberger, H.: Industrialization in Bohemia and Moravia in the 18th Century. Journal of Central European Affairs. Boulder. Colorado, 1962.

Fridenson, P.: L'histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise 1898—1939. Paris, 1972.

Fridlizius, G.: Sweden's Exports 1850—1960. Economy and History. 4. 1963.

Fritz, M.: Svensk järnmalmsexport 1883—1913. Göteborg, 1967.

Fröhlich, F. W.: Multinationale Unternehmen. Entstehung, Organisation und Management. Baden-Baden, 1974.

Fua, F.: Formazione, distribuzione e impresa dei redditi dal 1861. Sintesi statistici. Roma, 1972.

Fua, G.: Lo sviluppo economico in Italia. Milano, 1969.

Fuentes Martiánez, M.: Despoblación y repoblación de España (1842—1920). Madrid, 1929.

Furtado, C.: Development and Underdevelopment. Berkeley, 1971.

Galbraith, J. K.: Economic Development. Boston, 1964.

Gårdlund, T.: Industrialismens samhälle. Stockholm, 1943.

Gasperini, L.: L'industria chimica nella storia italiana. Messina—Firenze, 1974.

Gasslander, O.: Bank och industriellt genombrott. Stockholms Enskilda Bank kring sekelskiftet 1900. 1—2. köt. Stockholm, 1956—59.

Gasslander, O.: History of Stockholm's Enskilda Bank to 1914. Stockholm, 1962.

Gavrilović, S.: Prilog istorije trgovine i migracije Balkan-Podunavlje XVIII—XIX stoleća. Beograd, 1969.

Georgescu, M. A.: Le régime juridique et financier des capitaux étrangers en Roumanie. Paris, 1933.

Gerschenkron, A.: An Economic Spart that Failed. Princeton.

Gerschenkron, A.: A gazdasági elmaradottság — történelmi távlatból. Tanulmányok. Budapest, 1984.

Gerschenkron, A.: The Rate of Industrial Growth in Russia since 1885. Supplement. New York, 1947.

Gigon, F.: Geschichte und Geschichten über Alpenpässe. Lausanne, 1979.

Gille, B.: La banque et le crédit en France, de 1815 à 1848. Paris, 1959.

Gille, B.: Histoire économique et sociale de la Russie du Moyen Âge au XX^e siècle. Paris, 1949.

Gille, B.: Les investissements français en Italie (1815—1914). Torino, 1968.

Gille, B.: La sidérurgie française au XIX^e siècle. Paris, 1968.

Gillet, M.: Les charbonnages du nord de la France au XIX^e siècle. Paris, 1973.

Gingyin, I. F.: Goszudarsztvennij bank i ekonomicseszkaja polityika carszkovo pravityelsztva (1861—1862 godi). Moszkva, 1960.

Gingyin, I. F.: K voproszu ob ekonomicseszkoj polityike carszkovo pravityelsztva v 60—80 godah XIX veka. Voproszi Isztorii. 5. 1959.

Gingyin, I. F.: Russzkije kommercseszkije banki. Iz isztorii finanszovovo kapitala v Roszszii. Moszkva, 1948.

Girault, R.: Emprunts russes et investissements français en Russie, 1887—1914. Recherches sur l'investissement international. Paris, 1973.

Giurescu, C. C.: Contribuţiuni la studiul originelor şi dezvoltării burgheziei române pînă la 1848. Bucureşti, 1972.

Goldsmith, R.: The Economic Growth of Tsarist Russia, 1860—1913. Economic Development and Cultural Change. 9. 1961.

Golzio, S.: L'industria dei metalli in Italia. Torino, 1942.

Gonda, B.: Die ungarische Schiffahrt. Budapest, 1899.

Good, D.: The Economic Rise of the Habsburg Empire 1750—1914. Berkeley, 1984.

Good, D.: The Great Depression and Austrian Growth after 1873. Economic History Review. 1978.

Good, D.: Stagnation and „take-off" in Austria, 1873—1913. The Economic History Review. 27/1. 1974.

Grailer, I.: Das Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts. In: Mayer, H. (ed.): Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948. Wien, 1948.

Gramsci, A.: Il Risorgimento. Roma, 1954.

Gregory, P.: Banking under the Tsars and the Soviets. Journal of Economic History. 1972.

Gregory, P.: Economic Growth and Structural Change in Tsarist Russia: A Case of Modern Economic Growth? Soviet Studies. A Quarterly Journal on the USSR and Eastern Europe. 23.3. 1972.

Gregory, P.: Socialist and Nonsocialist Industrialization Patterns. A Comparative Appraisal. New York—Washington—London, 1970.

Griffiths, R. T.: Industrial Retardation in the Netherlands 1830—1850. Den Haag, 1979.

Grifone, P.: Il capitale finanziario in Italia. Torino, 1945.

Grodek, A.: O rozwoju kapitalizmu w rolnictvie Królestwa Polskiego. Uwagi krytyczne. In: Gaşiorowska, N. (szerk.): Historia gospodarcza Polski: VIII. zjazd. Warszava, 1960.

Gross, N. T.: Economic Growth and the Consumption of Coal in Austria and Hungary. Journal of Economic History. XXXI. 1971.

Grünberg, K.: Die Bauernbefreiung und die Auflösung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse in Böhmen, Mähren und Schlesien. Leipzig, 1894.

Grünberg, K.: Studien zur österreichischen Agrargeschichte. Leipzig, 1901.

Grzymałowski, S.—Chorzewski, K.: Produkcja maszyn i narzedzi rolniczych w Polsce w latach 1805—1918. Wrocław, 1970.

Hall, A. R.: The Export of Capital from Britain. London, 1968.

Halpern Pereira, M.: Libre câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metada do século XIX. Lisboa, 1971.

Hammel, E. A.: The Zadruga as Process. In: Laslett, P.—Clarke, M. (ed.): Households and Family in Past and Present. Cambridge, 1972.

Hanák Péter: Hungary in the Austro—Hungarian Monarchy: Preponderancy or Dependency? Austrian History Yearbook. 1957.

Hanák Péter: Magyarország a Monarchiában. Tanulmányok. Budapest, 1975.

Hanák Péter: Magyarország társadalma a századforduló idején. In: Hanák Péter (szerk.): Magyarország története 1890—1918. VII. köt. Budapest, 1978.

Hansen, K.: Det danske landbrugs historie. 1—3. köt. Koppenhága, 1932.

Hansen, S. A.: Early Industrialisation in Denmark. Koppenhága, 1970.

Harold, A.: The Industrial Development of Switzerland. Zürich, 1954.

Harrison, J. R.: Catalan Business and the Loss of Cuba 1898—1914. Economic History Review. 1974.

Harrison, J. R.: An Economic History of Modern Spain. New York, 1978.

Hartwell, R. M.: The Causes of the Industrial Revolution in England. London, 1967.

Hartwell, R. M.: The Industrial Revolution and Economic Growth. London, 1971.

Hassinger, H.: Der Stand der Manufakturen in den deutschen Erbländern der Habsburg Monarchie am Ende des 18. Jahrhunderts. In: Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. Stuttgart, 1964.

Hauser, A.: Schweizerische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Erlenbach-Zürich, 1961.

Hauser, A.:Wald und Feld in der alten Schweiz. Zürich, 1972.

Hautala, K.: Suomen tervakauppa 1856—1913. Forssa, 1956.

Hawtrey, R. G.: The Gold Standard in Theory and Practice. London, 1927.

Heaton, H.: Economic History of Europe. New York, 1948.

Heckscher, E. F.: An Economic History of Sweden. Cambridge, Mass. 1956.

Heckscher, E. F.: Järnvägarnas inflytande på olika industrier. In: Kring industrialismens genombrott i Sverige. Stockholm, 1966.

Heckscher, E. F.: The Place of Sweden in Modern Economic History. The Economic History Review. IV. köt. 1951—52.

Heckscher, E. F.: Sveriges järnhantering och wärldsmarknaden. Stockholm.

Helander, A. B.: Suomen metsätalouden historia. Helsinki, 1949.

Henderson, W. O.: The Rise of German Industrial Power 1834—1914. Berkeley, 1975.

Henderson, W. O.: The Zollverein. London, 1959.

Henning, F. W.: Die Industrialisierung in Deutschland 1800—1914. Paderborn, 1976.

Hertner, P.: Das Auslandskapital in der italienischen Wirtschaft 1883—1914. In: Lütge, F. (ed.): Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart, 1981.

Hertz, F.: Economic Problem of the Danubian States. London, 1947.

HERTZ, F.: Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege. Wien, 1917.

HICKS, J.: Capital and Growth. London, 1965.

HILFERDING, R.: A finánctőke. Budapest, 1957.

HIMMEL, V.: Industrielle Kapitalanlagen in Ausland. Zürich, 1922.

HIRSCHFELD, H. M.: Het Ontstaan van het Moderne Bankwezen in Nederland. Rotterdam, 1922.

HIRSCHMAN, A. O.: The Strategy of Economic Development. New Haven, 1978.

Historisk Statistik för Sverige. 3 köt. Stockholm, 1955—60.

HJERPPE, R.: Finland in the European Economy 1860—1980. Festskrift til Kristof Glamann. Odense, 1982.

HJERPPE, R.—PELTONEN, M.—PIHKALA, E.: Investment in Finland 1860—1979. Scandinavian Economic History Review. 1984.

HJERPPE, R.—PIHKALA, E.: The Gross Domestic Product of Finland in 1860—1913. A preliminary estimate. Economy and History, XX/2. 1977.

HOBSBAWM, E. J.: Industry and Empire. An Economic History of Britain since 1750. London, 1969.

HOBSON, C. K.: The Export of Capital. London, 1914.

HODNE, F.: An Economic History of Norway 1815—1970. Trondheim, 1975.

HOFFMANN, W. G.: British Industry 1700—1950. Oxford, 1955.

HOFFMANN, W. G.: Regional Development Strategy in Southeastern Europe. New York, 1972.

HOFFMANN, W. G.: Stadien und Typen der Industrialisierung. Jena, 1931.

HOFFMANN, W. G.: Untersuchungen zum Wachstum der deutschen Wirtschaft. Tübingen, 1971.

HOFFMANN, W. G.: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Berlin, 1965.

HOFMAN, H.: Die Anfänge der Maschinenindustrie in der deutschen Schweiz 1800—1875. Zürich, 1962.

HOLMSEN, A.: The Old Norwegian Peasant Community. The Scandinavian Economic History Review. IV/1. 1956.

HOLST, W.—STRÖMME-SVENDSEN, A.—WASBERG, G.: „Industrins gjennombrudd", Dette er Norge 1814—1964. II. köt. Oslo, 1963.

HOUTTE, J. A. VAN: Esquisse d'une histoire économique de la Belgique. Louvain, 1943.

HOUTTE, J. A. VAN: L'évolution de l'industrie textile en Belgique et dans le monde de 1800 à 1939. Louvain, 1949.

HRISZTOV, H.: Agrarnijat vaprosz i roljata na szeljanite b bălgarszkata nacionalna revoljucija. In: Aprilszkoto vasztanie 1876. Szofia, 1966.

HROMOV, P. A.: Ekonomicseszkoje razvityije Rosszii v 19—20 vekah (1800—1917). Moszkva, 1950.

HROMOV, P. A.: Ocserki ekonomiki Rosszii perioda monopolisztyicseszkovo kapitalizma. Moszkva, 1960.

HUBER, A.: Die Entwicklung des eidgenössischen Zollwesens vom Beginn der ersten Tarife bis zur Bundesverfassung des Jahres 1841. Bern, 1890.

HÜBNER, O.: Die Zoll-Einigung und die Industrie des Zollvereins und Österreichs. Leipzig, 1850.

IMLAH, A.: British Balance of Payments. Economic History Review. 1952.

IMLAH, A.: Economic Elements in the Pax Britannica. Cambridge, Mass. 1958.

IVANOVSKIS, V.: Rīgas Politehnikais institūts. In: Latvijas PSR Mazā enciklopēdija. Rīga 1970. 2. d. 209.

Jacquemyns, G.: Langrand-Dumonceau promoteur d'une puissance financière catholique. Bruxelles, 1960.

Jacunszkij, V. K.: Promislennij perevorot v Rosszii (K probleme vzaimogyejsztvija proizvogyityelnih szil i proizvodsztvennih otnosenyij). Voproszi Isztorii, 12. 1952.

Jatzunsky, V. K.: Main Features of Industrialization in Russia Before 1917. In: Première Conférence Internationale d'Histoire Economique. Stockholm, 1960.

Janowicz, L.: Zaryś rozwoju przemysłu w Królestwie Polskim. Warszawa, 1907.

Jaranoff, A.: La Bulgarie Économique. Lausanne, 1919.

Järvinen, K.: Vientiorganisaation kehitys Suomessa. Helsinki, 1943.

Jedlicki, J.: Nieudana próba kapitalistycznej industrializacji: Analiza państwowego gospodarstwa przemysłowego w Królestwie Polskim XX wieku. Warszawa, 1964.

Jengejev, V.: O platyozsnom balansze dovojennoj Rosszii. Vesztnyik finanszov. 5. 1928.

Jensen, E.: Danish Agriculture: Its Economic Development. Koppenhága, 1962.

Jensen, J. H.—Rosegger, G.: British Railway Builders along the Lower Danube 1856—1869. Slavonic and East European Review. XLVI. 1968.

Jenšs, J.: No Latvijas rūpniecības attīstības vēstures 18. gs. beigās. — 1860 g. Vēstures problēmas 1962. 5. n. 187. kk.

Jezierski, A.: Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815—1914. Warszawa, 1967.

Johansson, Ö.: The Gross Domestic Products of Sweden and its Composition 1861—1955. Uppsala, 1967.

Johansson, V. F.: Finlands agrarpolitiska historia. I. Helsingfors, 1920.

Johnsen, O. A.: Norwegische Wirtschaftsgeschichte. Jena, 1939.

Jones, E. L.: Agriculture and Economic Growth in England 1650—1815. London, 1967.

Jones, E. L.—Woolf, S. J. (ed.): Agrarian Change and Economic Development. The Historical Problems. London, 1969.

Jong, A. M. de: Geschiedenis van de Nederlandsche Bank. 2 köt. Haarlem, 1930.

Jonge, J. A. de: De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914. Amsterdam, 1968.

Jörberg, L.: Företagare och arbetare under industrialismens genombrottsskede. In: Från Fugger till Kreuger. Studier tillägnade Oscar Bjurling. Lund, 1957.

Jörberg, L.: Growth and Fluctuation of Swedish Industry 1869—1912. Stockholm, 1961.

Jörberg, L.: Structural Changes and Economic Growth. In: Crouzet, F. (ed.): Essays in European Economic History. Cambridge, 1968.

Jutikkala, E.: Suomen talonpojan historia. Helsinki, 1958.

Kaelble, H.—Matzerath, H.: Probleme der Modernisierung in Deutschland. Sozialhistorische Studien zum 19. und 20. Jahrhundert. Opladen, 1979.

Kahan, A.: Government Policies and the Industrialization of Russia. Journal of Economic History. 27. 1967.

Kahan, A.: Industrialization of Russia. Journal of Economic History, 1967.

Kaizl, J.: Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Österreich. Leipzig, 1885.

Kalecki, J. M.: A tőkés gazdaság működéséről. Budapest, 1980.

Kastris, D.: Les capitaux étrangers dans les finances de Roumanie. Paris, 1923.

Katus, L.: Economic Growth in Hungary During the Age of Dualism (1867—1913). Studia Historica Academiae scientiarum hungaricae. 62. 1970.

Katus László: A kelet-európai iparosodás és az „önálló tőkés fejlődés" kérdéséhez. Történelmi Szemle, 1. 1967.

Kaufmann, B.: Die Entwicklung des Wallis von Agrar- zum Industriekanton. Zürich, 1965.

Kausel, A.—Butschek, F.—Nemeth, N.: Österreichs Volkseinkommen 1913 bis 1963. Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung. Sonderheft. 14. 1965.

KEMP, T.: Economic Forces in French History. London, 1971.

KENWOOD, A. G.—LOUGHEED, A. L.: The Growth of the International Economy, 1820—1960. London—Sydney, 1971.

KERNBAUER, H.—MÄRZ, E.: Das Wirtschaftswachstum in Deutschland und Österreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg — eine vergleichende Darstellung. In: Schröder, W. H.—Spree, R. (szerk.): Historische Konjunkturforschung. Stuttgart, 1980.

KEY-ÅBERG, K.: Sveriges fabrikstuveckling under de senare åren. In: Nationalekonomiska Föreningens Förhandlingar. Stockholm, 1896.

KEYNES, J. M.: The Economic Consequences of the Peace. New York, 1921.

KEYNES, J. M.: A foglalkoztatás, a kamat és a pénz általános elmélete. Budapest, 1965.

KINDLEBERGER, C. P.: Economic Growth in France and Britain 1851—1950. Cambridge, Mass., 1964.

KINDLEBERGER, C. P.: Foreign Trade and the National Economy. New Haven—London, 1962.

KINDLEBERGER, C. P.: The Rise of Free Trade in Western Europe 1820—1875. Journal of Economic History. 1977.

KINDLEBERGER, C. P.: The Terms of Trade. A European Case Study. Cambridge—New York. 1956.

KISZKIEWICZ, W.: Problema gospodarczego wzrostu w rolnictwie polskim w epoce 1822—1931. Ekonomista, 1933.

KLÍMA, A.: Industrial Growth and Entrepreneurship in the Early Stages of Industrialization in the Czech Lands. Journal of European Economic History. 3. 1977.

KLÍMA, A.: Manufakturni obdobi v Čechách. Praha, 1955.

KNAPP, G. F.: Die Bauernbefreiung und der Ursprung der Landarbeiter in den älteren Theilen Preussens. München—Leipzig, 1927.

KNESCHAUREK, F.: Wandlungen der schweizerischen Industriestruktur seit 1800. In: Ein Jahrhundert schweizerischer Wirtschaftsentwicklung. Bern, 1964.

KOCKA, J.: Lohnarbeit und Klassenbildung. Arbeiter und Arbeiterbewegung in Deutschland 1800—1875. Bonn, 1983.

KOHLRUSS, E.: Die französischen Kapitalanlagen in südosteuropäischen Ländern. Leipzig, 1934.

KOŁODZIEJCZYK, R.—GRADOWSKI, R.: Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce. Warszawa, 1974.

KOMLOS, J. (ed.): Economic Development in the Habsburg Monarchy in the Nineteenth Century. Boulder, 1983.

KOMLOS, J.: The Habsburg Monarchy as a Customs Union: Economic Development in Austria-Hungary in the Nineteenth Century. Princeton, 1983.

KONDRATYEV, N. D.: A gazdasági fejlődés hosszú hullámai. Történelmi Szemle, 2. 1980.

KONSTANTINOVIĆ, N.: Seljačko gazdinstvo u Jugoslaviji. Beograd, 1939.

KOSEV, D.: Za kapitaliszticseszkogo razvitie na balgarszkite zemi prez 60-te i 70-e godini na XIX v. Szofia, 1968.

KOSTROWICKA, I.: Produkcja roślinna w Królestwie Polskim 1816—1864: Próba analizy ekonomicznej. Warszawa, 1961.

KOSTROWICKA, I.—LANDAU, Z.—TOMASZEWSKI, J.: Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku. Warszawa, 1966.

KOVALCSENKO, I. D.: Russzkoje kreposztnoje kresztyjansztvo v pervoj polovinye XIX v. Moszkva, 1967.

KOVALCSENKO, I. D.: Szootnosenyija kresztyjanszkovo i pomescsicsjevo hozjajsztva v zemlegyelszkom proizvodsztve kapitalisztyicseszkoj Rosszii. In: Problemi szocialno-ekonomicseszkoj isztorii Rosszii. Szbornyik sztatyej. Moszkva, 1971.

Kowecka, E.: Farbiarstwo tekstylne na ziemiach polskich (1750—1870). Wrocław, 1963.

Köblik, S. (ed.): Sweden's Development from Poverty to Affluence 1750—1970. Minneapolis, 1975.

— Åkerman, S.: Social Development from 1840 to 1970 as Reflected in Emigration.

Kövér György: Az 1873-as krach története. Budapest, 1986.

Kövér György: International Factors in the Formation of Austro-Hungarian Banking System. Kézirat.

Krantz, O.—Nilsson, C. A.: Swedish National Product 1861—1970. Lund, 1975.

Křižek, J.: Beitrag zur Geschichte der Entstehung und des Einflusses des Finanzkapitals in der Habsburg Monarchie in den Jahren 1900—1914. In: Die Finanzfrage in der österr.-ung. Monarchie. 1900—1918. Bukarest, 1965.

Křižek, J.: Die wirtschaftlichen Grundzüge des österreichisch-ungarischen Imperialismus der Vorkriegszeit. Prag, 1963.

Kuczynski, J.: Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus. Teil I. Die Geschichte der Lage der Arbeiter in Deutschland von 1789 bis zur Gegenwart. 2. köt. Darstellung der Lage der Arbeiter in Deutschland von 1849 bis 1870. Berlin, 1962.

Kuczynski, J.: Studien zur Geschichte der zyklischen Überproduktionskrisen in Deutschland 1873 bis 1914. Berlin, 1961.

Kula, W.: Formirovanyije kapitalizma v Pol'se. Moszkva, 1959.

Kula, W.: Historia gospodarcza Polski 1864—1918. Warszawa, 1947.

Kupka, P.: Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns 1822—1867. Leipzig, 1868.

Kuznets, S.: Modern Economic Growth. Rate, Structure and Spread. New Haven—London, 1966.

Kuznets, S.: Quantitative Aspects of the Economic Growth of Nations. Level and Structure of Foreign Trade. Long-term Trends. Economic Development and Cultural Change. 15/2. 1967.

Kuznets, S.: Secular Movements in Production and Prices. Their Nature and Their Bearing upon Cyclical Fluctuations. New York, 1967.

Kuznets, S.: Struktúra és növekedés a modern gazdaságban. Budapest, 1981.

Labrousse, E.: Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIII° siècle. Paris, 1932.

Lafferty, W.: Economic Development and the Response of Labour in Scandinavia. Oslo, 1971.

Lambrev, K.: Polozsenieto na rabotnicseszkata klassza ot oszvobozsdenieto do nacsaloto na XX ve. 1878—1904. Szofia, 1954.

Lamer, M.: Die ausländischen Kapitalanlagen im Balkan. Weltwirtschaftliches Archiv. 1939.

Lampe, J. R.: Varieties of Unsuccessful Industrialisation: The Balkan States before 1914. Journal of Economic History. XXXV. I. 1975.

Lampe, J. R.—Jackson, M. R.: Balkan Economic History, 1550—1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations. Bloomington, 1982.

Landes, D. S.: Az elszabadult Prométheusz. Technológiai változások és ipari fejlődés Nyugat-Európában 1750-től napjainkig. Budapest, 1986.

Landes, D. S.: French Entrepreneurship and Industrial Growth in the Nineteenth Century. Journal of Economic History, 2. 1949.

Lasserre, A.: Finances publiques et développement. Le canton de Vaud 1831—1913. Lausanne, 1981.

Laue, T. H. von: Sergei Witte and the Industrialisation of Russia. New York, 1969.

Lebrun, P. (ed.): Histoire quantitative et développement de la Belgique au XIXᵉ siècle Bruxelles. II. köt.: La révolution industrielle. 1979, 1980. VIII. köt.: Les moyens de communication en Belgique (1830—1913). 1982.

— Hansotte, G.: La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la Principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIIIᵉ siècle. II/3.

— Hansotte, G.—Dhondt, J.—Bruwier, M.—Lebrun, P.: Essai sur la révolution industrielle en Belgique 1770—1847. II/1.

— Laffut, M.: Les chemins de fer belges, 1830—1913. VIII.

— Neck, A. van: Les débuts de la machine à vapeur dans l'industrie belge 1800—1850. II/3.

Lefebvre, G.: Études sur la révolution française. Paris, 1954.

Leithe, M.: Dalmatische Agrarprobleme. Wien, 1912.

Lenin, V. I.: Összes Művei.

— 3. köt.: A kapitalizmus fejlődése Oroszországban. Budapest, 1964.

— 16. köt.: A szociáldemokrácia agrárprogramja az első orosz forradalomban. Budapest, 1968.

— 27. köt.: Az imperializmus mint a kapitalizmus legfelsőbb foka. Budapest, 1971.

Léon, P.—Crouzet, F.—Gascon, R. (ed.): L'industrialisation en Europe au XIXᵉ siècle. Paris, 1972.

— Crisp, O.: Patterns of Russia's Industrialization.

— Vilar, P.: La Catalogne industrielle. Réflexions sur un démarrage et sur un destin.

Leonties, D.: Die Industrialisierung Rumäniens bis zum zweiten Weltkrieg. München, 1971.

Łepkowski, T.: Przemyśl warszawski u progu epoki kapitalistycznej (1815—1868). Warszawa, 1960.

Leskiewicz, I.: Studies in Social Structures in 19th Century Poland: A Report by Ianina Leskiewicz. In: Poland at the 14th International Congress of Historical Sciences in San Francisco. Studies in Comparative History. Wrocław, 1975.

Levandis, J. A.: The Greek Foreign Debt and the Great Powers. 1821—1898. New York, 1944.

Lévy-Leboyer, M.: Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIXᵉ siècle. Paris, 1964.

Lévy-Leboyer, M.: La croissance économique en France au XIXᵉ siècle. Résultats préliminaires. Annales, É.S.C. 4. 1968.

Lévy-Leboyer, M.: La décélération de l'économie française dans la seconde moitié du XIXᵉ siècle. Revue d'Histoire Économique et Sociale. 4. 1971.

Lévy-Leboyer, M.: L'Héritage de Simiand: prix, profit et termes d'échange au XIXᵉ siècle. Revue Historique. 493. 1970.

Lévy-Leboyer, M. (ed.): La position internationale de la France (XIXᵉ—XXᵉ siècle). Paris, 1977.

— Bairoch, P.: La place de la France sur les marchés internationaux.

— Bouvier, J.: A propos des approches micro- et macroéconomiques des exportations de capitaux avant 1910.

— Sundban, I.: Sweden's Capital Import from France.

— Toutain, J.-C.: Les structures du commerce extérieur de la France, 1789—1970.

Lewis, W. A.: Growth and Fluctuation, 1870—1913. London, 1978.

Lewis, W. A.: The Theory of Economic Growth. London, 1955.

Lieberman, S.: The Industrialization of Norway 1800—1920. Oslo, 1970.

Lieberman, S.: Norwegian Population Growth in the 19th Century. Economy and History. XI. 1968.

Liepmann, H.: Tariff Levels and the Economic Unity of Europe. New York, 1938.

Lipson, E.: The Growth of English Society. A Short Economic History. London, 1949.

List, F.: A politikai gazdaságtan nemzeti rendszere. Budapest, 1940.

Liveanu, V.: Factorii determinanti ai variaţiilor arenzii tărănesti la începutúl secolului al XX-les în România. Studii 2. 1971.

Ljascsenko, P. I.: Dokapitalisztyicseszkije formacii. I. köt. Moszkva, 1947.; Isztorija narodnovo hozjajsztva SZSZSZR. II. köt. Moszkva, 1952.

Lupu-Kostaky, N. (ed.): Aspecte ale economiei româneşti. Bucureşti, 1939.

Lutz, V.: Italy. A Study of Economic Development. London, 1962.

Luxemburg, R.: The Industrial Development of Poland. New York, 1977.

Luzzatto, G.: L'economia italiana dal 1861 al 1914. Milano, 1963.

Lyle, A.: Die Industrialisierung Norwegens. Probleme der Weltwirtschaft. 65. Jena, 1939.

McCloskey, D. N. (ed.): Essays on a Mature Economy: Britain After 1940. London, 1971.

McCord, N.: Free Trade: Theory and Practice from Adam Smith to Keynes. London, 1970.

McKay, J. P.: Pioneers for Profit. Foreign Entrepreneurship and Russian Industrialization 1886—1913. London—Chicago, 1960.

Maddison, A.: Economic Growth in the West. Comparative Experience in Europe and North America. New York, 1964.

Magyar Statisztikai Közlemények. 35. köt. A Magyar Szent Korona Országainak Hitelintézetei az 1894—1909. években. Budapest, 1913.

Maizels, A.: Industrial Growth and World Trade. Cambridge, 1969.

Malefakis, E.: Agrarian Reform and Peasant Revolution in Spain. New Haven, 1970.

Marczewski, J.: Le produit physique de l'économie française de 1789 à 1913 (comparaison avec la Grande-Bretagne). Cahiers de l'I.S.E.A. Série AF/4. Paris, 1965.

Markovitch, T. J.: Les cycles industriels en France. Le Mouvement Social. 1968.

Markovitch, T. J.: L'industrie française de 1789 à 1964. — Sources et méthodes. Histoire quantitative de l'économie française. Cahiers de l'I.S.E.A. Série AF. 6. Paris, 1966.

Marques de Silva, F.: O povoamento da metrópole observado através dos censos. Lisboa, 1970.

Marradis, St.: Die Entwicklung der Agrarfrage in Griechenland. Bonn, 1966.

Marx, K.: A Tőke I—III. köt. In: Marx—Engels Művei. 23., 24., 25., köt. Budapest, 1967, 1968, 1974.

Maten Hopis, F.: La moneda española. Barcelona, 1946.

Mathias, P.: The First Industrial Nation. An Economic History of Britain 1700—1914. London, 1969.

Matis, H.: Österreichs Wirtschaft 1848—1914. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Joseph I. Berlin, 1972.

Matlekovits, A. (Sándor): Das Königreich Ungarn. Leipzig, 1900.

Matlekovits, A. (Sándor): Die Landwirtschaft Ungarns. Leipzig, 1900.

Matlekovits Sándor: Magyarország az ezredik évben. II. Budapest, 1896.

May, A. J.: Vienna in the Age of Franz Josef. Oklahoma, 1966.

Mayer, A.: The Persistance of the Old Regime. New York, 1981.

Mayer, M.: Die Landwirtschaft der Königreiche Kroatien und Slawonien. Leipzig, 1908.

März, E.: Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I. (Am Beispiel der K.K. priv. Österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.) Wien, 1968.

März, E.: Some Economic Aspects of the Nationality Conflict in the Habsburg Empire. Journal of Central European Affairs. 8. 1953.

März, E.: Zur Genesis der Schumpeterschen Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. In: On Political Economy and Econometrics. Varsó, 1965.

MEDIO JOFRA, R.: Historia del gremio corchero. Madrid, 1953.

MENDELSOHN, L.: A 19. század gazdasági válságai és ciklusai. Moszkva, 1949. (oroszul)

MENÉNDEZ PIDAL, G.: Los caminos en la historia de España. Madrid, 1951.

MERLI, S.: Proletariato di fabbrica e capitalismo industriale. Il caso italiano: 1880—1900. Firenze, 1973.

MESMER, B.—FAVEZ, J. C.—BROGGINI, R. (ed.): Geschichte der Schweiz — und der Schweizer. Basel—Frankfurt am Main, 1983.

METZER, J.: Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia. Journal of Economic History. 3. 1974.

MILIĆ, D.: Strani Kapital u rudarstvu Srbije do 1918. Beograd, 1970.

MILWARD, A. S.—SAUL, S. B.: The Development of the Economies of Continental Europe 1850—1914. London, 1977.

— XENOPOL, A. D.: Studii economie. Craiova, 1882.

MILWARD, A. S.—SAUL, S. B.: The Economic Development of Continental Europe 1780—1870. London, 1973.

MIRKOVIĆ, M.: Ekonomska historija Jugoslavija. 1958: La Serbie économique 1914—1918. Genève, 1918.

MITCHELL, B. R.: European Historical Statistics 1750—1970. New York, 1975.

MITCHELL, B. R.—DEANE, Ph.—JONES, A. G.: Abstract of British Historical Statistics. Cambridge, 1952.

MITRANY, D.: The Land and the Peasant in Rumania. London—New Haven, 1930.

MOE, T.: Demographic Developments and Economic Growth in Norway 1740—1940. An Economic Study. New York, 1977.

MOLLOFF, G.: Die sozialökonomische Struktur der bulgarischen Landwirtschaft. Berlin, 1936.

MONTGOMERY, A.: The Rise of Modern Industry in Sweden. Stockholm, 1939.

MOORE, W.: Economic Demography of Eastern and South-Eastern Europe. Geneva, 1945.

MORAL Y MARTINEZ, F.: La evolución de la industria en España. In: Breve historia de la ingenieria en España. Madrid, 1950.

MORGENSTERN, O.: International Financial Transactions and Business Cycles. Princeton, 1954.

MORI, G. (ed.): Il capitalismo industriale in Italia. Roma, 1977.

— MORI, G.: La Fiat.

— MORI, G.: La guerra parallela.

MORI, G.: The Genesis of Italian Industrialization. Journal of European Economic History. IV. 1975.

MORI, G. (ed.): L'Industrializzazione in Italia (1861—1900). Bologna, 1977.

— MORTARA, G.: La nascita di un gigante: l'industria elettrica dal 1883 al 1900.

— POLLARD, S.: Processo d'industrializzazione ed economia europea.

— ROMEO, R.: Lo Stato e l'impresa privata nello sviluppo economica italiana.

— SAPORI, A.: Il problema del carbone e lo sviluppo industriale italiano.

MOSZKOF, K.: Hé ethnike kai koinoniké syneidese sten Hellada 1830—1909. Athén, 1974.

MOSSER, A.: Die Industrieaktiengesellschaft und Österreich 1830—1913. Wien, 1980.

MOTTEK, H.: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. 2 köt. Berlin, 1969.

MOTTEK, H.—BLUMBERG, H.—BECKER, W.—WUTZMER, H.: Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutschland. Berlin, 1965.

MYINT, H.: An Interpretation of Economic Backwardness in the Economics of Underdevelopment. Agrawala Singh (ed.). New York, 1963.

Nadal, J.: Los comienzos de la industrialización española 1832—1868. Madrid, 1970.

Nadal, J.: El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814—1914. Barcelona, 1975.

Nadal, J.: Industrialización i desindustrialización del Sureste español 1817—1913. Merceda y Credito. 1972.

Nadal, J.: La Población Española. Siglos XVI a XX. Barcelona, 1971.

Nadal, J.—Tortella Casares, G.: Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporanea. Barcelona, 1974.

Natan, Z.: Stopanszka istorija na Bălgarija. Szófia, 1957.

Natan, Z.—Hadzsinikolov, V.—Berov, L.: Ikonomikata na Bălgarija do szocialisztícseszkata revolucija. Szófia, 1969.

Nehls, K.: Zur Bewegung der Kapitalexporte des deutschen Imperialismus. Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. I. 4. 1963.

Netzold, J.: Agrarfrage und Industrialisierung am Vorabend des Ersten Weltkrieges. Saeculum, 1966.

Netzold, J.: Wirtschaftspolitische Alternative der Entwicklung Russlands in der Aera Witte und Stolypin. Berlin, 1966.

Niederhauser Emil: A jobbágyfelszabadítás Kelet-Európában. Budapest, 1962.

Niederhauser Emil: A parasztság Európában. In: Szabó István (szerk.): A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában. 1848—1914. II. köt. Budapest, 1965.

Niederhauser Emil: Nemzetek születése Kelet-Európában. Budapest, 1976.

Nilsson, A. A.: Produktion av järn och stål. Hemmamarknaden 1885—1912. Problem i svensk ekonomisk historia. Lund, 1972.

Nitti, F. S.: Il capitale straniero in Italia. Roma, 1966.

Nyetyeszin, J. N.: Promislennij kapital Latvii 1860—1917. Riga, 1980. 54. kk.

Oertli, R.: Les banques cantonales suisses. Neuchâtel, 1941.

Ol', P. V.: Inosztrannije kapitali va narodnom hozjajsztve dovojennoj Rosszii. Leningrád, 1925.

Orwin, C. S.—Whetham, E.: History of British Agriculture. London, 1964.

Oţetea, A.: Le second servage dans les principautés danubiennes (1831—1864). Nouvelles études d'Histoire. Bucureşti, 1960.

Österreichische Statistik. LXXXIII. Wien, 1909.

Palmade, G.: Capitalisme et capitalistes français au XIX^e siècle. Paris, 1961.

Palmade, G.: French Capitalism in the Nineteenth Century. New York, 1961.

Paszvolszkij, A.— Moulton, G.: Russian Debts in Presevolutionary Russia. New York, 1927.

Pazdur, J.: Zakłady metalowe w Białogonie 1614—1914. Wrocław, 1957.

Pearston, M.: The Oil and Romanian State. Oxford, 1973.

Pedersen, J.—Pedersen, O.: An Analysis of Price Behaviour. Koppenhága, 1938.

Pepelasis, A. A.: Economic Development of Greece. Journal of Economic History. 1959.

Peradovich, N.: Die Führungsschichten in Deutschland und Österreich 1804—1918. Wiesbaden, 1955.

Persin, P. N.: Agrarnaja revoljucija v Rosszii. Moszkva, 1966.

Petrovich, M. B.: A History of Modern Serbia, 1804—1918. New York, 1976.

Pfleghart, A.: Die schweizerische Uhrenindustrie, ihre geschichtliche Entwicklung und Organisation. Leipzig, 1908.

Pietrzak-Pawłowska, I. (ed.): Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku. Warszawa, 1970.

PIHKALA, E.: Finnish Iron and the Russian Market 1880—1914. The Scandinavian Economic History Review. XII/2. 1964.

PIHKALA, E.: Suomen ulkomaankauppa, 1860—1917. Kasvututkimuksia II. Helsinki, 1970.

PISZAREV, D. I.: Szocsinyenyija. IV. köt. Moszkva, 1955—1956.

PISZTORY MÓR: Az Osztrák—Magyar Monarchia Statisztikája. Budapest—Pozsony, 1884.

PLATT, D. C. M.: Overseas Investment. Economic History Review. 1980.

PLAZA PRIETO, J.: El desarrollo del comercio exterior español desde principios del siglo XIX a la actualidad. Revista de Económia Politica. VI. Madrid, 1955.

PLEHANOV, G. V.: Szocializm i polityicseszkaja borba. Nasi raznoglaszija. Moszkva, 1948.

POGREBINSZKIJ, A. P.: Ocserki isztorii finanszov dorevoljucionnoj Rosszii (XIX—XX vv). Moszkva, 1954.

POHL, R.: Die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft. 1881—1931. Wien, 1931.

POKROVSZKIJ, SZ. A.: Vnyesnyaja torgovlja i vnyesnyaja torgovaja polityika Rosszii. Moszkva, 1947.

POLLARD, S.: European Economic Integration 1815—1970. London, 1974.

POLLARD, S.: Industrialization and the European Economy. Economic History Review. XXVI. 1973.

POPOFF, K.: La Bulgarie économique 1879—1911. Paris, 1920.

PORTAL, R.: Industriels moscovites: le secteur cotonnier (1861—1914). Cahiers du monde russe et soviétique. IV/1—2. 1963.

POSTAN, M.—COLEMAN, D. C.—MATHIAS, D. (szerk.): The Cambridge Economic History of Europe. VI. köt.: The Industrial Revolutions and after: Incomes, Population and Technological Change Cambridge, 1965. VII. köt.: The Industrial Economies: Capital, Labour and Enterprise. Cambridge, 1984. VIII. köt.: közlés alatt.
- — EDDIE, S.: Economic Policy and Economic Development in Austria-Hungary. VIII.
- — GERSCHENKRON, A.: Agrarian Policies and Industrialization: Russia 1861—1917. VI.
- — GIRARD, L.: Transport. VI.
- — GLASS, D. V.—GREBENIK, E.: World Population, 1800—1950. VI.
- — KAHAN, A.: Capital Formation During the Period of Early Industrialization in Russia, 1890—1913. VII.
- — PORTAL, R.: The Industrualization of Russia. VI.
- — YOUNGSON, A. J.: The Opening up of New Territories. VI.

PRESSBURGER, S.: Österreichische Notenbank 1816—1966. Wien, 1966.

PRIBRAM, K.: Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik von 1740—1860. Leipzig, 1907.

PRICE, R.: An Economic History of Modern France. New York, 1981.

PROCACCI, G.: La lotta di classe in Italia agli inizi del secolo XX. Roma, 1970.

PROCACCI, G.: Storia degli Italiani. Bari, 1968.

PROKOPOVICS, SZ. N.: Opit iszcsiszlenyija narodnovo dohoda po 50 gubernyijam Jevropejszkoj Rosszii v 1900—1913 vv. Moszkva, 1917.

PURŠ, J.: The Industrial Revolution in the Czech-lands. II. Historica. Prag, 1960.

PUSKÁS, J.: Gestaltung der landwirtschaftlichen Produktion in Ungarn und der Markt der Monarchie 1870—1914. In: Die Agrarfrage in der österreichischen Monarchie. Bukarest, 1965.

PUSKÁS JÚLIA: Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880—1940. Budapest, 1982.

PUTEARI, E.: Die Rinder- und Schweinzucht. Wien, 1916.

RAMELLA, F.: Industria e transformazioni sociali. Appunti per una ricerca sui tessitori del biellese. Quaderni Storici. 2. 1973.

Rasin, A. G.: Formirovanyije rabocsevo klassza Rosszii. In: Sztrumilin, Sz. G. (ed.): Isztoriko-ekonomicseszkije ocserki. Moszkva, 1958.

Rasin, A. G.: Naszelenyije Rosszii za szto let (1811—1913 gg.). Moszkva, 1956.

Ratcliffe, B. M.: Napoleon III. and the Anglo-French Commercial Treaty of 1860: A Reconsideration. Journal of European Economic History. I. 3. 1973.

Reuss, C.—Koutny, E.—Tychon, L.: Le progrès économique en sidérurgie: Belgique, Luxembourg, Pays-Bas. 1830—1955. 1960.

Risberg, E.: Suomen lennätinlaitoksen historia 1855—1955. Helsinki, 1959.

Ritzmann, F.: Die Schweizer Banken, Geschichte — Theorie — Statistik. Bern—Zürich, 1973.

Romani, M.: Storia economica d'Italia nel secolo XIX, 1815—1914. 2 köt. Milano, 1968—1976.

Romeo, R.: Breve storia della grande industria in Italia 1861—1961. Roma, 1963.

Romeo, R.: Risorgimento e capitalismo. Bari, 1959.

Rosa, L. de: Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica nel Mezzogiorno 1840—1904. Napoli, 1968.

Rosa, L. de: La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno. Bari, 1973.

Rosenberg, H.: Die Weltwirtschaftskrisis von 1857—1859. Göttingen, 1974.

Rostow, W. W.: British Economy of the Nineteenth Century. London, 1940.

Rostow, W. W.: The Leading Sector and the Take-off. In: Rostow, W. W. (ed.): The Economics of Take-off into Self-Sustained Growth. London, 1953.

Rouiller, J. F.: La construction des chemins de fer de la région genèvoise. Genève, 1947.

Rowley, M. A.: Évolution économique du milieu du XIX^{e} siècle à 1914. Paris, 1982.

Rowntree, B. S.: Land and Labour; Lessons from Belgium. London, 1910.

Rozenowa, H.: Produkcja wódki i sprawa pijaństwa w Królestwie Polskim 1815—1863. Warszawa, 1961.

Rudolph, R.: Banking and Industrialization in Austria-Hungary. (The Role of Banks in the Industrialization of the Czech Crownlands 1873—1914.) Cambridge—London, 1976.

Rudolph, R.: Economic Revolution in Austria? The Meaning of 1848 in Austrian Economic History. In: Komlos, J. (szerk.): Economic Development in the Habsburg Monarchy in the Nineteenth Century. Boulder, 1983.

Runblom, H.—Norman, H.: From Sweden to America. A History of the Migration. Uppsala, 1976.

Sahlin, C.: Svenskt stål före de stora götstålsprocessernas införande. Stockholm, 1931.

Sakazov, I.: Bulgarische Wirtschaftsgeschichte. Leipzig, 1929.

Samsøe, J.: Die Industrialisierung Dänemarks. Probleme der Weltwirtschaft. 44. Jena, 1928.

Samuelsson, K.: The Banks and the Financing of Industry in Sweden. The Scandinavian Economic History Review. 1958.

Samuelsson, K.: From Great Power to Welfare State. 300 Years of Swedish Social Development. London, 1968.

Sánchez-Albornoz, N.: Las crisis de subsistencia de España en el siglo XIX. Roasario, 1963.

Sánchez-Albornoz, N.: España hace un siglo: una economía dual. Madrid, 1968.

Sánchez-Albornoz, N.: La reforma agraria ante la Historia. Madrid, 1932.

Sánchez Ramos, F.: La economía siderúrgica española. Estudio crítico de la historia industrial de España hasta 1900. I. köt. Madrid, 1945.

Sandberg, L. G.: Banking and Economic Growth in Sweden Before World War I. Journal of Economic History. 1978.

Sandgruber, R.: Österreichische Agrarstatistik 1790—1917. München, 1978.

SÁNDOR VILMOS: Nagyipari fejlődés Magyarországon. 1867—1900. Budapest, 1954.

SANTIS, D. K.: Staatsschulden und Finanzpolitik Griechenlands. Berlin, 1924.

SARDÁ DEXEUS, J.: La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX. Madrid, 1948.

SAUL, S. B.: The Economic Development of Small Nations: the Experience of North West Europe in the Nineteenth Century. In: Kindleberger, Ch. P.—Tella, G. di (ed.): The Economies in the Long View. Essays in the Honor of W. W. Rostow. Boston, 1982.

SAUL, S. B.: The Myth of the Great Depression in England 1873—1896. London, 1972.

SAUL, S. B.: Studies in British Overseas Trade 1870—1914. Liverpool, 1960.

SAUVY, A.: Le revenu national de la France de 1895 à 1913. Population, 1965.

SAVIN, T.: Capitalul străin în Romînia. Bucureşti, 1947.

SCHIFF, E.: Industrialization Without National Patents. The Netherlands 1869—1912. Switzerland 1850—1905. Princeton, 1971.

SCHLOTE, W.: British Overseas Trade from 1700 to the 1930s. Oxford, 1952.

SCHMID, H. R.—MEIER, R. T.: Die Geschichte der Zürcher Börse. Zürich, 1977.

SCHRÖDER, W. H.—SPREE, R. (ed.): Historische Konjunkturforschung. Stuttgart, 1980.

SCHRÖTER, A.—BECKER, W.: Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution. Berlin, 1962.

SCHUMPETER, J. A.: Business Cycles. A Theoratical, Historical and Statistical Analysis of the Capital Process. I. New York—London, 1939.

SCHUMPETER, J. A.: A gazdasági fejlődés elmélete. Budapest, 1980.

SCHWACKHOEFER, F.: Die Kohlen Österreich-Ungarns und Preussisch Schlesiens. Wien, 1901.

SCHWARZ, A.: Die Lage der österreichischen Baumwollspinnerei. Wien, 1913.

SCHYBERGSON, P.: Hantverk och fabriker. 3 köt. Helsingfors, 1973—1974.

SCRIVENOR, H.: The History of the Iron Trade. London, 1854.

SELLIN, V. Kapitalismus und Organisation. Beobachtungen an der Industrialisierung Italiens. In: Winkler. H. A. (ed.): Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge. 9. Göttingen, 1974.

SERBIAN, M.: Rumäniens Agrarverhältnisse. Berlin, 1913.

SERENI, E.: Histoire du paysage rural italien. Paris, 1964.

SIDERI, S.: Trade and Power. Informal Colonialism in Anglo Portuguese Relations. Rotterdam, 1970.

SIEGENTHALER, J. K.: Sicilian Economic Changes since 1860. The Journal of European Economic History. 2. 1973.

SILBERT, A.: Le problème agraire portugais au temps des premières cortés liberales (1821—1823). Paris, 1968.

SIMIAND, F.: Le salaire, l'évolution sociale et la monnaie. Paris, 1932.

SIMONEN, S.: Raivaajia ja rakentajia. Helsinki, 1964.

SINARELLI, M.: Développement des moyens de communication et développement économique en Grèce au XIX^{eme} siècle. Paris, 1986. Kézirat.

SKRUBBELTRANG, F.: Agricultural Development and Rural Reform in Denmark. Agricultural Studies. 22. (FAO) Rome, 1953.

SLĂVESCU, V.: Die Agrarfrage in Rumänien. Halle, 1914.

SLICHER VAN BATH, B. H.: The Agrarian History of Western Europe A. D. 500—1850. Louvain, 1963.

SMITH, J.: Det norske landbruks historie. Kristiania, 1875.

SÖDERLUND, E.: Svensk trävaruexport under hundra år. Stockholm, 1952.

SPIETHOFF, A.: Die wirtschaftlichen Wechsellagen. Aufschwung, Krise, Stockung. Tübingen, 1955.

SPREE, R.: Wachstumstrends und Konjunkturzyklen in der deutschen Wirtschaft von 1820 bis 1913. Göttingen, 1978.

Statistical Yearbook of Greece. Athens, 1972.

Statistik der österreichischen Industrie nach dem Stande vom Jahre 1880. Wien, 1884.

STEINER, F.: Die Entwicklung des Mobilbankwesens in Österreich. Von den Anfängen bis zur Krise von 1873. Wien, 1913.

STOJANČEVIĆ, V.: Miloš Obrenović i njegovo doba. Beograd, 1966.

STOJANOVID, T.: A Study in Balkan Civilization. New York, 1967.

STOKES, H.: German Banks and German Growth. Journal of Economic History. 1977.

STOLPER, G.: The German Economy from 1870 to the Present. New York, 1967.

STRAVRIANOS, L. S.: The Balkans since 1453. New York, 1958.

STRÖMME-SVENDSEN, A.: Norsk industrihistorie. Oslo, 1956.

STRESZEWSKI, Cz.: Handel zagraniczny Królestwa Kongresowego (1815—1830). Lublin, 1937.

STUCKI, L.: Das heimliche Imperium. Wie die Schweiz reich wurde. Bern, 1968.

STUIVENBERG, J. H. VAN: De economische geschiedenis van Nederland. Groningen, 1977.

STUIVENBERG, J. H. VAN: The Path to an Affluent Society: Dutch Economic Development 1770—1970. (Synopsis) Bloomington, 1982.

Suomen teiden historia 2 köt. Helsinki, 1974—77.

SUPPAN, C. V.: Die Donau und ihre Schiffahrt. Wien, 1917.

SURZYSKI, S.: Die landwirtschaftlichen Betriebsmittel in ihrem Einfluss auf den Zustand und die Entwicklung des Grossgrundbesitzes sowie der Bauernwirtschaft in Galizien. Leipzig, 1896.

SVENNILSON, I.: Growth and Stagnation in the European Economy. Genève, 1954.

Sveriges nationalprodukt 1861—1961. Stockholm, 1956.

SVORONOS, N.: Histoire de la Grèce moderne. Paris, 1953.

SZEKFŰ GYULA: Három nemzedék. Egy hanyatló kor története. Budapest, 1920.

SZIDOROV, A. L.: Finanszovoje polozsenyije Rosszii v godi pervoj mirovoj vojni (1914—1917). Moszkva, 1968.

SZIDOROV, A. L.—VOLOBUJEV, P. V.—GELTYEV, M. Ja.—GINGYIN, I. F.: Dokumenti po isztorii monopolisztyicseszkovo kapitalizma v Rosszii. Matyeriali po isztorii SZSZSZR. VI. köt. Moszkva, 1959.

SZTRUMILIN, Sz. G.: Isztorija csornoj metallurgii v SZSZSZR. Moszkva, 1954.

SZTRUMILIN, Sz. G.: Sztatyisztyiko-ekonomicseszkije ocserki. Moszkva, 1958.

Tabellen zur Währungsstatistik. 2. rész. Wien, 1902.

Tafeln zur Währungsstatistik. 2. rész. Wien, 1904.

TALLADA PAULI, J. M.: Historica de las finanzas españolas en el siglo XIX. Madrid, 1946.

TEIJL, J.: Nationale inkomen van Nederland in de periode 1860—1900. Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek. Heyne, 1971.

TERESI, C.: Historia económia, financiera y politica de España en el siglo XX.

THOMAS, D. S.: Social and Economic Aspects of Swedish Population Movements. New York, 1941.

TILLY, R.: Kapital, Staat und sozialer Protest in der deutschen Industrialisierung. Göttingen, 1980.

TILLY, R.: Zur Entwicklung des Kapitalmarktes und Industrialisierung in 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands. Vierteljahrhefte für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 1973.

TINDALL, R. E.: Multinational Enterprises. New York—Leiden, 1975.

Tipton, F.: Regional Variations in the Economic Development of Germany in the Nineteenth Century. Middleton, 1976.

Tocqueville, A. de: The Old Regime and the French Revolution. New York, 1955.

Todorova, Sz.: Diplomaticseszkota isztorija na vansni zaemi na Bălgarija 1882—1912. Szofia, 1971.

Tolnai György: A paraszti szövő-fonóipar és a textilmanufaktúra Magyarországon (1840—1849). Budapest, 1964.

Tomaševich, J.: Peasants, Politics and Economic Change in Yugoslavia. Stanford, 1955.

Tortella Casares, G.: El banco de España entre 1829 y 1929. La formación de un banco central. In: El Banco de España. Una historia económica. Madrid, 1970.

Tortella Casares, G.: La economia española (1830—1906). In: Revolución burguesa oligarquia y constitucionalismo (1834—1923). Barcelona, 1976.

Tortella Casares, G.: Los origenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX. Madrid, 1973.

Tourpalitz, D.: Das Bankwesen Griechenlands. Würzburg, 1933.

Toutain, J.-C.: Le commerce extérieur de la France. Paris, 1973.

Toutain, J.-C.: La population de la France de 1700 à 1959. Histoire quantitative de l'économie française. Paris, 1963.

Toutain, J.-C.: Le produit de l'agriculture française de 1700 à 1958. II. köt.: La croissance. Histoire quantitative de l'économie française. Paris, 1961.

Toutain, J.-C.: Le produit intérieur brut de la France de 1785 à 1970. Paris, 1978.

Trebilcock, C.: The Industrialization of the Continental Powers, 1780—1914. London, 1981.

Tremel, F.: Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs. Von den Anfängen bis 1955. Wien, 1969.

Tremelloni, R.: L'industria tessile italiana. Come è sorta, e come è oggi. Torino, 1937.

Tsouderos, E. J.: Le relèvement économique de la Grèce. Paris—Nancy, 1919.

Tuffin, R.: Our International Monetary System. Yesterday, Today and Tomorrow. New York, 1968.

Tveite, S.: Jord og gjerning. Trekk av norsk landbruk i 150 år. Oslo, 1959.

Ujhelyi Gyula: A vasútügy története. Budapest, 1912.

Vaccaro, R.: Industrialization in Spain and Italy (1860—1914). The Journal of European Economic History. 3. 1980.

Vajnstejn, A.: Narodnij dohod Rosszii i SZSZSZR. Isztorija, metodologija, iszcsiszlenyije, gyinamika. Moszkva, 1969.

Varga Jenő: A nagy válság. Válogatott írások. Budapest, 1978.

Veblen, Th.: Imperial Germany and the Industrial Revolution. London, 1939.

Viallon, J.-B.: La croissance agricole en France et en Bourgogne de 1850 à nos jours. Dijon, 1976.

Vicens Vives, J.: Conjuntura económica y reformizmo burgues. Barcelona, 1969.

Vicens Vives, J.: An Economic History of Spain. Princeton, 1969.

Vicens Vives, J. (ed.): Historia social y económica de España y América. 5 köt. Barcelona, 1957—59.

Vicens Vives, J.: La industrialización y el desarrollo económico de España de 1800 a 1936. Barcelona, 1969.

Vilksz, B. J.: Formirovanyije promislennovo proletariata v Latvii vo vtoroj polovinye XIX. veka Riga, 1957.

Villaverde Cabral, M.: O desenvolvimento do capitalismo em Portugal no século XIX. Porto, 1976.

Villaverde Cabral, M.: Portugal na alvorada do seculo XX. Forcas socias poder politico e crescimento economico de 1890 a 1914. Lisboa, 1974.

Viñas Mey, C.: La reforma agraria en España en el siglo XIX. Santiago, 1933.

Vite, Sz. J.: Egy kegyvesztett visszaemlékezései. Budapest, 1964.

Vives, A.: La moneda hispánica. Madrid, 1926.

Vojtinsky, W. A.: Die Welt in Zahlen. Berlin, 1927.

Voltes, P.: Historia de la economía española en los siglos XIX y XX. Madrid, 1974.

Voproszü isztorii kapitalisztyicseszkoj Rosszii, problema mnogoukladnosztyi. Szverdlovszk, 1972.

Vries, J. de: The Netherlands Economy in the Twentieth Century. Assen, 1978.

Walter, F.: Agriculture et société. Le Canton de Fribourg dans la première moitié du XIX siècle. Fribourg, 1981.

Waltershausen Sartorius von: Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815—1914. Jena, 1923.

Webster, R. A.: L'Imperialismo industriale italiano 1908—1915. Torino, 1976.

van der Wee, H.: De industrielle revolutie in België In: Historische aspecten van de economische groei. Anvers—Utrecht, 1972.

Wehler, H. U.: Bismarck und der Imperialismus. München, 1976.

Wehler, H. U.: Moderne deutsche Sozialgeschichte. Köln—Berlin, 1981.

Weisskopf, E.: Das schweizerische Münzwesen von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Bern, 1948.

Wellmann Imre—Endrei Walter: A termelőerők fejlődése az ipari forradalom korában. Budapest, 1964.

Westergaard, H.: Economic Development in Denmark before and during the World War. Oxford, 1922.

White, H. D.: The French International Accounts, 1880—1913. Cambridge. Mass., 1933.

Willcox, W. F.—Ferenczy, T.: International Migrations. Genf, 1929.

Willerslev, R.: Studier i dansk industrihistorie 1850—1880. Koppenhága, 1952.

Willerslev, R.: Traek af den industrielle udvikling 1850—1914. Nationalkonomisk Tidsskrift, 1954.

Willets, H. T.: Die russische Agrarfrage nach der Bauernreform. In: Wirtschaft und Gesellschaft im vorrevolutionären Russland. Köln, 1975.

Williams, J. B.: British Commercial Policy and Trade Expansion 1750—1850. Oxford, 1972.

Wolff, V.: Die Eisenindustrie Österreichs. In: Grossindustrie Österreichs. Wien, 1908.

Woodruff, W.: The Impact of Western Man. A Study of Europe's Role in the World Economy 1750—1960. Washington, 1982.

Woycicki, A.: Dzieje robotników przemysłowych w Polsce. Warszawa, 1929.

Yates, P. L.: Forty Years of Foreign Trade. London, 1959.

Zabko-Protopowicz, A.: Stulecie działalnosci ziemiaństwa polskiego 1814—1914. Warszawa, 1929.

Zane, G.: L'industrie roumaine au cours de la seconde moitié du XIX^{e} siècle. Bucureşti, 1973.

Zangheri, R. I.: Rapporti storici tra progresso agricolo e sviluppo economico in Italia. In: Jones. E. L.—Woolf, S. J. (ed.): Agricoltura e sviluppo economico. Gli aspetti storici. Torino, 1973.

Zolotas, X.: Griechenland auf dem Wege zur Industrialisierung. Leipzig—Berlin, 1926.

Névmutató

Achard, Franz Kurt 252
Agnelli, Giovanni 481
Albrecht főherceg 391
Anasztaszopoulosz, G. 588
Andrews, John 376
Anes, G. 428
Arkwright, Richard 29, 102
Arnold, E. 556
Ashworth, W. 140, 415

Badin 183
Baekeland, Leo Hendrik 33
Bairoch, Paul 58, 101, 118, 185, 188, 195, 196, 223, 233, 234, 240, 241, 355, 416, 421, 435, 436, 445, 473, 484, 494, 579, 639
Balzac, Honoré de 173
Beau de Rochas, Alphonse 33
Behring, Emil 274
Bell, Alexander Graham 103
Benz, Karl-Friedrich 183, 272
Bergier, J. F. 207, 226
Bergman, Torbern Olaf 29
Bernhard Antal 376
Berov, L. 640
Berthollet, Claude Louis 31, 103, 107
Bessemer, Henry 31, 121
Birkeland, Kristian 339
Bismarck, Otto von 83, 265, 283, 285, 298
Bláthy Ottó Titusz 33
Bontoux csoport 379
Borchardt, Knut 255, 290
Bouquoy gróf 372
Bourbonok 426
Bouvier, J. 176
Bovikin, I. 562, 573, 574
Bowring, John 208
Broder, A. 186, 472
Brown, Charles 229
Brüll család 366, 402
Bunge, Nikolaus 526

Cafagna, L. 463, 473
Caird 38
Cairncross, A. 48
Cameron, Rondo 176, 184, 192, 194
Caron, F. 159, 164, 170, 180, 190
Carron 29
Cartwright, Edmund 29, 103
Cavour, Camillo Benzo 44, 423, 425, 427
Chamberlain, Joseph 84
Chevalier, Michel 171
Chorin család 366
Clavich, Alexandre 231
Cockerill, James 248
Cockerill, John 203, 205
Cockerill testvérek 219
Colbert, Jean Baptiste 93
Cole, G. D. H. 130
Corbino, E. 462
Cort, Henry 105, 114
Crompton, Samuel 29, 102
Crouzet, F. 90, 160, 178, 195
Csernisevszkij, Nyikolaj Gavrilovics 508
Cuza, Alexandru Ion 593

Daimler, Gottlieb 33, 272
Darby, Abraham 29, 105
Deane, Phyllis 98, 130
De Girard, Philippe Henry 159
Déri Miksa 93
De Rosa, Luigi 476
Deutsch család 366, 402
Dickens, Charles 118
Diesel, Rudolf 33, 272
Dionritch, G. 80
Dobb, Maurice 91, 99

Dreher család 366
Dufaud család 163
Duisberg, Carl 275
Dunham, A. L. 156
Du Pont de Nemours, Pierre Samuel 81

Eckaus, R. S. 484
Eckhart Ferenc 414
Edison, Thomas Alva 81
Ehrlich, Paul 274
Elder, Thomas 30
Engels, Friedrich 109
Ernő Ágost király 257
Escher, Wiss 208
Evans, Oliver 43
Eventov, J. 573
Eyde 339
Eynard, Jean Gabriel 603

Faraday, Michael 32, 33, 135
Fellner család 366
Fichte, Johann Gottlieb 82
Fischer család 619
Flinn, M. W. 101
Florentin, Robert 401
Fohlen, C. 184, 197
Ford, Henry 81
Fould család 168
Fourier, François Marie Charles 109
Fresnel, Jean Augustin 32
Fridenson, P. 183
Frigyes, II. (Nagy) 266, 283
Fulton, Robert 10, 108
Furtado, Celso 452, 501

Galbraith, John Kenneth 608
Ganz Ábrahám 366
Gay-Lussac, Joseph Louis 31
Geigy, J. R. 231
Gerschenkron, Alexander 139, 174, 287, 389, 444, 475, 476, 479, 483, 516, 517, 529, 539, 560, 633
Gingyin, I. F. 574
Giroult, R. 177, 191, 194
Gladstone, William Ewart 76
Goldsmith, Raymond W. 577, 578
Good, David 415
Gramme 33
Gramsci, Antonio 426, 434
Gregerson család 366
Gregory, P. 577, 579
Griffith 43
Gross, Nachum T. 373, 374, 414
Gurney 43
Gusztáv, III. 303

Habakkuk, J. 139
Habsburg dinasztia 256, 422, 458
Haggenmacher Károly 366
Hall, Charles Martin 30, 32
Halpera-Pereira, M. 446
Hamilton, Alexander 82
Hanák Péter 415
Hancock 43
Hansen, S. A. 320
Hanzel 265
Hardenberg, Karl August, Fürst von 249, 260, 262
Hargreaves, James 28, 102, 116
Hartwell, R. M. 92
Hatvany-Deutsch család 367
Haugwitz, Christian gróf 372
Heckscher, Eli F. 346, 353
Henckel-Donnersmark 289
Héroult, Paul Louis Toussaint 32, 183, 230
Hertner, P. 462
Hertz, Friedrich 415
Herzen, Alekszandr Ivanovics 508
Hilferding, Rudolf 72, 265, 287, 289
Hirsch, Maurice 610
Hjerppe, R. 554
Hobsbawm, Eric J. 93, 94, 100, 131, 134, 140
Hobson, C. K. 138
Hodne, F. 314
Hoffmann, W. G. 123, 130, 131, 133, 270
Hohenzollern dinasztia 256
Hrisztidu, D. 589
Hrisztov, Hriszto 595
Huygens, Christian 33
Hübner, O. 375

Jacquard, J. M. 107, 158
Jeidels 80
Jezierski, A. 550
Jones, E. L. 96
Jonge, J. A. de 243
József, II. 370
Jörberg, L. 319, 326

Kalecki, Michal 65, 66
Kapodisztriasz, Jóannész Antoniosz gróf 587, 589
Karađorđević-dinasztia 594
Katalin, II. 509, 512
Katus László 415
Kay, John 102, 112, 116
Keller, Gotlob 333
Kemp, T. 184
Kempelen Farkas 103
Kern, Alfred 231
Keynes, John Maynard 100, 265
Kiszeljov gróf 590
Knapp, Georg Friedrich 250
Koch, Robert 21, 274
Komlós, John 364, 415
Kondratyev, Nyikolaj D. 61, 64, 70, 71
Kossuth Lajos 44, 79
Köllmann, Wolfgang 260
Kritzman 573
Krupp család 289
Kuczynski, Jürgen 263
Kuznets, Simon 55, 61, 63

Lafitte, Jacques 172
Lajos Fülöp 171
Lampe, J. 633
Landes, David 108, 167, 184, 272
Lanza, Michele 481
Law, John 89
Leblanc, Nicolas 31, 32, 103
Lebrun, P. 223
Le Creusot család 107, 163
Leitenberger, Josef 372
Lenin, Vlagyimir Iljics 24, 80, 285, 287, 516, 522, 562, 564
Lenoir, Jean Joseph Etienne 33
Levy-Leboyer, M. 177, 178, 180, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196
Liechtenstein hercegek 365
Liechtenstein Alois herceg 390
Liechtenstein Franz herceg 390
Liefmann, R. 80
Lipson, E. 94
List, Friedrich 82, 83, 255, 257
Livingstone, David 18
Ljascsenko, P. I. 573
Lobkovitz család 365
Lomb, John 28
Lotharingiai Ferenc 372

MacCormick, Cyrus Hall 34
Mackay, Donald 41
Maddison, A. 195, 196
Malefakis, E. 428
Malthus, Thomas Robert 95, 96
Mária Terézia 360, 369, 370, 371, 414, 591
Marconi, Guiglielmo 41
Marczewski, J. 164, 195, 196
Markovitch, T. J. 178
Martin, Pierre 32, 122
Marx, Karl 62, 64, 91, 108, 109, 618
März, Eduard, 374, 389, 419
Maudslay, H. H. 106
Maxwell kapitány 18, 135
Mechwart András 366, 402
Meikle 34
Michelet, Jules 155
Miklós cár, I. 44
Miklós cár, II. 539
Mill, John Stuart 76, 82
Milward, A. S. 143, 183, 201, 205, 223, 243, 374, 618, 655
Mitchell, B. R. 223
Montesquieu, Charles de Secondat 251, 302
Moszkof, K. 586, 589
Moulton, G. 574
Mori, G. 497

Nadal, J. 428, 443, 444, 450, 470, 490, 500
Napóleon, I. 21, 248, 249, 422, 430, 507, 542, 543, 544
Neilson, J. B. 30, 114
Niederhauser Emil 617
Nielsen, L. C. 322
Newbold 34
Newcomen, Thomas 30, 91, 106
Nobel, Alfred 32, 81

Obrenovič, Miloš 593, 594
Oersted, Hans Christian 33
Ohm, Georg Simon 33
Ol', P. V. 572
Olivetti, Camillo 481
Otto, Nikolaus August 33, 183, 272
Otto király, I. 587, 589

Parsons, Charles 122
Pasteur, Louis 21
Paszvolszkij, A. 574
Pereire testvérek 167, 171, 192, 288, 386, 464

Périer, Constantin és Auguste 107, 155, 160
Péter cár, I. (Nagy) 509
Peter, Daniel 232
Piszarev, D. I. 508
Plehanov, G. V. 508
Pollard, S. 477
Prichard, Joseph 376
Prokopovics, Sz. 576, 578
Pugacsov, Je. 511
Purs, Jaroslav 374

Rathenau, Emil 276
Réaumur, René Antoine 29
Reutern, 526, 532
Ricardo, David 76, 82
Robert, Julius 401
Roberts, Richard 29
Rochling, Karl 269
Romeo, Rosario 434, 435, 436, 484, 487
Rostow, W. W. 130, 484
Rothschild család 167, 168, 172, 175, 192, 218, 366, 367, 448, 464, 466, 469, 602
Rothschild, Anselm 386
Rothschild, J. 172
Rothschild, S. M. 385
Rothschildok, angol 449
Rothschildok, bécsi 377, 379, 383, 387
Rothschildok, francia 92, 458
Rousseau, Jean-Jacques 302, 425
Rudolph, Richard 364
Rumsey, 40

Saint-Simon, Claude-Henri de Rouvroy, Comte de 171
Salm gróf 372
Sánchez Albornoz, N. 450, 451, 452
Sandos, Eduard 231
Sándor cár, I. 542
Saroyer, J. 184, 519, 532, 542
Saul, S. B. 143, 183, 201, 205, 223, 243, 374, 618, 655
Saŭvy, A. 195, 196
Savery, Thomas 30
Scheele, Karl Wilhelm 31
Schneider család 166
Schönborn család 365
Schumpeter, Joseph A. 100, 256, 285
Schwarzenberg, Friedrich, Fürst zu 365, 390, 391
Seguin, Marc 170
Sereni, E. 424
Siemens, Carl Wilhelm 32, 33
Siemens testvérek 122, 286
Siemens, Werner von 276
Simiand, I. 65
Sina, Simon G. 385
Sismondi, Jean Charles Léonard 64
Smith, Adam 76, 82, 83, 94, 99, 425
Solvay, Ernest 32
Spiethoff, A. 66
Stahremberg család 365
Stein, Heinrich Friedrich Carl 249, 260, 262
Stephenson, George 44, 108
Stinnes, Hugo 265
Stolper, G. 287
Straussburg, 220
Struensee, Johann Friedrich 303

Széchenyi István 39, 44, 362, 390, 402
Szidorov, A. 574
Sztavrosz, George 603
Sztolipin, Pjotr Arkagyievics 528, 576

Teijl, J. 241
Thomas, S. 32, 135
Thorton, John 372
Thurn und Taxis gróf 372
Thyssen, August 269, 289
Tietgen, C. 325
Tindall, R. E. 80
Tolnai György 414
Tortella, G. 422, 464, 465
Toutain, J. 149, 187, 190, 196
Townshend, Charles 91, 97
Trebilcock, C. 154, 192, 194, 284, 285, 286
Trevithick, Richard 43, 107
Trikupisz, Kharilaosz 602
Turgot, Anne Robert 154
Turgenyev, Nyikolaj Ivanovics 508
Türr István 40, 612

Van Houtten, 215
Veblen, Thorster 258
Viktor Emanuel 458
Vilmos holland király, I. 203, 204, 209, 217, 237
Visnyegradszkij, 526, 531
Vitte, Sz. Ju. 526, 527, 534, 538, 539, 540, 558, 559, 564, 573
Vives, Vicens J. 440, 471, 490

Vladimirescu, Tudor 590
Vozonov, 573

Wander testvérek 232
Watt, James 30, 31, 106, 122, 155, 160
Weinrich, Carl 396
Weiss család 366, 367, 402
Wendel család 163, 166
Wesselényi Miklós 362
Wheatstone, Charles 135
Wilkinson, John 29, 40, 106
Windischgrätz család 365
Wood, 34
Wöhler, Friedrich 32

Zamenhof, Ludwig 75
Zangheri, R. 474
Zentner, L. F. von 588
Zipernovsky Károly 33
Ziv, 573

Földrajzi névmutató

Aalborg 328
Aarhus 328
Adriai-tenger 612
Afganisztán 17
Afrika 15, 16, 18, 22, 23, 25, 40, 46, 47, 50, 51, 52, 59, 60, 187, 421
  Brit Kelet-Afrika 25
  Brit Nyugat-Afrika 50
  Dél-Afrika 18, 25, 46, 50
  Észak-Afrika 455
  Északnyugat-Afrika 187
  Francia-Afrika 50
  Nyugat-Afrika 15
Alaszka 16
Albacete 429
Albánia 586
Albany 40
Alekszandrovó 512
Alföld (l. Magyar Alföld) 362
Algéria 18
Algír 187
Alicante 429, 464
Almeria 449
Alpok 408, 413, 478
Amerika 15, 41, 43, 59, 60, 61, 93, 421, 436
  Dél-Amerika, 15, 40, 46, 52, 59, 60, 71, 193
  Észak-Amerika 15, 23, 46, 47, 50, 51
  Közép-Amerika 59
  Latin-Amerika 22, 23, 25, 42, 47, 50, 51, 52, 421, 455, 492
Amerikai Egyesült Államok 18, 24, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 46, 48, 49, 50, 51, 59, 60, 62, 63, 67, 69, 71, 78, 83, 84, 85, 105, 133, 134, 135, 137, 139, 152, 193, 220, 221, 261, 275, 307, 313, 396, 407, 462, 570, 601, 624
Amszterdam 201, 238, 306
Amur 17
Andalúzia 442
Anglia 10, 15, 16, 17, 19, 27, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 54, 55, 56, 57, 60, 62, 63, 69, 70, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 84, 88—140, 143, 146, 154, 155, 158, 159, 161, 163, 167, 168, 171, 173, 174, 184, 185, 195, 202, 203, 208, 209, 212, 213, 214, 215, 221, 243, 247, 254, 255, 256, 257, 263, 265, 269, 272, 275, 276, 278, 285, 287, 290, 294, 295, 296, 297, 301, 306, 308, 310, 314, 323, 324, 327, 331, 335, 336, 343, 355, 359, 392, 403, 406, 407, 418, 422, 425, 432, 438, 449, 450, 451, 491, 499, 507, 509, 512, 513, 529, 569, 570, 579, 586, 587, 602, 603, 607, 640, 647, 648, 651, 652, 653, 654
Antwerpen 188, 203
Aragónia 442
Aranypart 18
Argentína 25, 46, 50, 60, 222, 482
Arhangelszk 535
Artu 587
Assam 16
Asturia 489, 490, 494
Atlanti-óceán 15, 36, 40, 301, 310
Ausztrália 25, 41, 44, 46, 47, 50, 60, 71, 134
Ausztria 69, 70, 77, 247, 254, 255, 361, 365, 367, 369, 370, 371, 375, 378, 379, 380, 381, 385, 391, 394, 407, 409, 413, 414, 415, 416, 417, 607, 631
  Alsó-Ausztria 373, 393, 402, 413
  Felső-Ausztria 393, 405, 413
Ausztria—Magyarország 10, 357—418, 543, 555, 570, 627, 640, 649, 650, 653
Azovi-tenger 535
Ázsia 15, 16, 17, 22, 23, 46, 47, 50, 51, 52, 59, 60, 140, 187, 421, 586
  Orosz Közép-Ázsia 548

Badajos 429
Baden (német tartomány) 291
Baden (svájci város) 227
Bajorország 250, 366, 402
Balkán 10, 20, 23, 24, 84, 193, 359, 363, 583—643
Balkán országok 295, 601, 602, 610, 615, 618, 619, 621, 623, 625, 626, 628, 631, 632, 634, 639, 642, 648, 650
Balti-tenger 39, 535
Baltikum 39, 555, 557
Baltimore 43
Barbados 22
Barcelona 440, 454, 455, 464, 469, 470, 490, 492, 493, 494, 495
Baszk területek 454, 492
Bázel 227
Bécs 69, 70, 362, 371, 373, 377, 388, 389, 391, 392, 407, 532, 543, 605, 606, 607, 610
Becsuána-föld 18
Belgium 10, 39, 44, 49, 55, 56, 57, 60, 69, 77, 79, 139, 163, 166, 184, 186, 197, 203—205, 216—224, 242, 308, 331, 373, 432, 451, 576, 651, 654
  Belga Kongó 18, 50, 222
Belorusszia 544, 548
Beludzsisztán 16
Bergen 310, 336
Berlin 10, 257, 258, 261, 262, 268, 276, 277
Bern 74
Besszarábia 590
Bilbao 452, 470, 471, 490, 491, 495
Billancourt 183
Birmingham 119, 122
Bitola-Szkopje 596
Bochum 262
Bochnia 377
Bodensee 227
Bolívia 46
Bologna 432, 458
Boma 18
Borneó, Észak-Borneó 16
Bosznia 625
Bosznia-Hercegovina 360, 361, 363, 367, 369, 594
Botoşani 619
Botteni-öböl 316
Brandenburg 261, 291
Brazília 15, 46, 50, 51
Bréma 258
Breslau 262
Bretagne 11
Bristol 40, 93
Brit Birodalom 51
  Brit Guayana 22
  Brit Kelet-Afrika 25
  Brit Nyugat-Afrika 25
  Brit Nyugat-India 59
  Brit szigetek 23, 24, 93
Brugge 201
Brünn (Brno) 372, 373, 375, 377, 407
Brüsszel 203, 221
Buda 402
Budapest 69, 389, 402
Budweis (Ceske Budejovice) 377
Bukarest 591, 600
Bukhara 17
Bukovina 10, 11, 360, 362, 367, 368, 369, 370, 378, 393, 400, 412, 413, 417, 653
Bulgária 10, 58, 78, 84, 590, 595—597, 599, 600, 601, 606—608, 610, 612, 613, 615, 617, 620—624, 626, 628, 630, 631, 632—633, 635—636, 637, 639, 640, 641, 642, 654
Burma 46
  Alsó-Burma 16
  Felső-Burma 16

Cáceres 249
Cádiz 455, 469
Calabria 436, 486
Carlshütte 269
Carregado 467
Carszkoje Szelo 44
Cernavoda 610
Česke Budejovice (Budweis) 377
Ceylon 22, 50, 51
Chaillot 155
Charleroi 203, 221
Chile 46, 134, 292
Chomutov 405
City (londoni City) 79, 132, 139, 140
Clermont Ferrand 184
Constanţa 610
Córdoba 429, 443
Creil 33
Cuenca 454

Csád tó 18
Csehország 372, 373, 375, 378, 379, 387, 403, 405, 409, 410, 413
Cseh- és Morvaország 10, 413, 417, 653, 654
Cseh Szilézia 372
Csendes-óceáni szigetvilág 16, 17

Dahomey 28
Dalmácia 10, 360, 361, 363, 367, 369, 370, 378, 392, 393, 405, 412, 413, 417, 653
Dánia 57, 58, 79, 84, 129, 134, 254, 301, 302, 303, 308—309, 310, 312, 313, 314, 318—331, 332, 341, 351, 354, 356, 526, 624, 651, 652, 654
Darlington 44
Derby 28
Dnyeper 40
Dnyeszter 590
Dobrovice 396
Don-medence 193, 219, 538, 540, 544
Donyec-medence 538, 540, 549, 566
Donyec-vidék 540, 541, 544, 568
Dortmund 267, 268
Doubrava 372, 405
Drezda 257, 262
Duna 39, 74, 376, 377, 610
Duna—Tisza köze 375, 393
Dunai fejedelemségek 591, 593
Dunántúl 11
Düsseldorf 248, 277

Ebro 40, 443
Edinburgh 117
Égei-tenger 612
Egyiptom 44, 46, 50, 192, 193
Eidsvoll 336
Eindhoven 239
Elba-szigete 431, 439, 479
Elbeuf 159
Elefántcsontpart 18
Elzász 154, 156, 157, 162, 168, 178, 192, 206, 278
Elzász-Lotaringia 11, 192, 258
Emília 424
Endscheede 237
Épírosz 588
Erdély 367, 591, 592
Esbjerg 338
Északi-tenger 39, 612
Északi-Jeges-tenger 535
Észtország 548
Európa 12, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 35, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 58, 59, 60, 63, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 79, 94, 101, 135, 136, 151, 154, 173, 178, 183, 184, 186, 187, 188, 193, 197, 202, 203, 204, 207, 213, 222, 227, 228, 233, 234, 239, 240, 242, 243, 252, 254, 255, 260, 276, 290, 293, 295, 296, 297, 298, 301, 302, 304, 311, 316, 323, 327, 331, 341, 355, 359, 360, 377, 417, 418, 421, 423, 431, 432, 433, 437, 443, 445, 447, 454, 463, 464, 465, 468, 477, 485, 486, 497, 498, 499, 500, 502, 503, 507, 509, 511, 512, 513, 521, 523, 525, 526, 538, 585, 591, 598, 600, 603, 608, 610, 612, 613, 614, 615, 616, 618, 629, 641, 642, 643, 647, 648, 649, 655, 656
  Dél-Európa 10, 19, 20, 84, 201, 236, 424, 431, 600, 601
  Délkelet-Európa 272, 456
  Délnyugat-Európa 22
  Észak-Európa 201, 554
  Északnyugat-Európa 23
  Kelet-Európa 74, 84, 143, 236, 270, 359, 456, 600
  Közép-Európa 70, 84, 360, 465, 560, 600, 601
  Közép- és Kelet-Európa 10, 19, 20, 70, 84, 220, 301, 361, 512, 534, 600, 608
  Nyugat-Európa 15, 19, 20, 21, 24, 27, 31, 44, 45, 54, 55, 58, 70, 125, 136, 167, 193, 209, 216, 217, 234, 243, 301, 303, 307, 313, 361, 363, 365, 368, 369, 374, 390, 394, 414, 418, 424, 431, 456, 465, 474, 502, 503, 518, 519, 529, 563, 598, 600, 609, 614, 628, 647

Fekete-tenger 39, 612
Felső-Rajna-vidék (l.: Rajna) 161
Finnország 10, 11, 20, 58, 78, 303, 542, 548, 551—555, 652, 655
Firenze 423, 432, 457, 460
Flandria 201, 209
Fokföld 18
Forssá 554
Földközi-tenger 15, 16, 192, 301, 421, 612
Franciaország 10, 27, 34, 35, 36, 37, 43, 44, 48, 49, 51, 54, 56, 57, 62, 70, 75, 77, 79, 84, 89, 90, 92, 93, 94, 107, 129, 139, 141—197, 201, 202, 203, 204, 217, 221, 223, 247,

248, 254, 256, 263, 265, 269, 270, 276, 294, 295, 297, 307, 310, 352, 374, 379, 391, 400, 401, 418, 422, 426, 434, 438, 442, 451, 476, 509, 512, 570, 576, 579, 586, 587, 604, 607, 649, 651, 652, 653
  Észak-Franciaország 203
  Francia Afrika 80
  Francia Guinea 18
  Francia Kongó 18
Fülöp-szigetek 18, 443, 494
Fürth 257

Gabrovo 597
Galaţ 592, 610
Galaxidion 589
Galícia (Osztrák—Magyar Monarchia) 10, 360, 361, 363, 367, 368, 369, 370, 375, 378, 392, 393, 400, 412, 413, 417, 653, 654
Galícia (Spanyolország) 429
Gambia 18
Gelsenkirchen 262
Genf 206, 227, 228, 233
Genova 422, 423, 432, 457, 458
Gent 201, 204, 224
Glasgow 93
Gleiwitz 266
Görögország 10, 84, 586, 587—590, 599, 600, 601, 602—604, 611—612, 613, 615, 616, 617, 622, 623, 624, 626, 628, 630, 631, 633—634, 640, 641, 642, 654
Göteborg 36, 342, 351
Granada 429, 443
Graz 372
Grenoble 183
Guyana, Brit 22
Guinea, Francia 18

Haarlem 238
Habsburg Birodalom 22, 23, 78, 360, 369, 371, 382, 414, 416, 542, 647
Hamburg 69, 188, 258, 261, 262
Hannover 291
Hanza városok 256
Harkov 548
Hátsó-India 213, 237
Hawaii 18
Havasalföld 590, 591, 592, 619
Hayange 163
Helsinki 554
Hercegovina 360
Hessen 291
Hollandia 10, 15, 39, 43, 48, 49, 55, 60, 77, 84, 89, 186, 208—216, 235—243, 301, 323, 343, 432, 607, 652, 654
Holland Kelet-India 50
Holland Távol-Kelet 204
Hongkong 16, 40, 41, 42
Horst 268
Horvátország 363, 367, 413
Hudson 40
Hüdra 589
Hyndigen 269

Iasi 592
Ibériai félsziget 10, 23, 57, 421, 422, 439, 455, 468, 471, 487
Indokína 17, 187
Indonézia 46
India 15, 16, 22, 37, 44, 46, 50, 51, 56, 60, 93, 134
Indus völgye 16
Ioni-szigetek 587, 588
Írország 117, 204
Isztria 370, 413
Itália 28, 218, 421, 422, 423, 424, 425, 430, 432, 437, 460
Itáliai félsziget 10, 421
  Dél-Itália 424

Jaen 429
Jangce 77
Japán 17, 37, 46, 50, 78, 134, 527
Jáva 26, 214
Jaworizno 405
Jemen 59
Jeseguv Dul 391
Jura 206
Jylland-szigetek 325

Kalkutta 40
Kambodzsa 17
Kamcsatka 16
Kamerun 18
Kanada 24, 41, 44, 46, 50, 51, 60, 70
Karintia 413
Kasmir 16
Kasztília 440
  Új Kasztília 429
  Régi Kasztília 429
Katalónia 429, 454, 470, 490, 492, 493, 494

Kaukázus 16, 219, 525, 532, 541, 548
Kazany 16
Kelet-India 60
  Holland Kelet-India 50
Khalkisz 589
Khivai kánság 17
Kiel-csatorna 39
Kína 15, 16, 17, 41, 46, 50, 51, 59, 71, 77, 79
Kiruna 346
Kisázsia 600, 617
Kladno 405
Kongó 219
  Belga-Kongó 18
  Francia-Kongó 18
Konstantinápoly (Isztanbul) 591, 596, 605, 607, 610
Koppenhága 302, 308, 325, 326, 327, 328
Korea 17
Korfu 612
Korinthoszi-csatorna 40
Kosmonosy 372
Koszovo 594
Köln 258, 262, 288
Közel-Kelet 15, 610
Közép-Ázsia, Orosz 548
Krajna 405
Kristiania 336
Krivoj Rog 540
Kuba 443, 494
Kungshutte 266
Kurland (Kurzeme) 555, 557
Küsztendil 610

Lajtán túli területek 371, 390, 396, 400, 406, 407
La Manche csatorna 155
Lancashire 93
Laosz 17
Lavrion 612
Le Creusot 155
Le Havre 458
Leiden 236, 238
Lemberg 221
Lengyel Királyság 11, 78, 541—550, 551
Lengyelország 11, 360, 371, 652
Lettország 548, 555, 556, 557
Levante 15
Liberee 373, 375
Líbia 18
Liège 219
Liguria 486
Lille 153, 157, 168
Linz 377
Lipcse 257, 262
Lisszabon 467
Litvánia 548
Liverpool 40, 93, 119, 188
Livónia 557
Łódz 543, 544, 547, 548
Loire 43
Loire-völgy 161, 162
Lombard-velencei királyság 426
Lombardia 360, 437, 438, 458, 485, 486
London 40, 41, 42, 43, 60, 91, 117, 119, 132, 140, 201, 306, 457
Lotaringia 104, 192, 266, 269, 289
Luleå 342, 346
Luxemburg 266, 269, 289
Lübeck 261
Lyon 151, 154, 158, 161, 167, 168, 172, 206, 434, 437

Maastrich 203
Macao 15
Macedonia 587, 588, 594, 596, 617
Madrid 454, 455, 464, 469, 470, 490, 495
Magyarország 9, 10, 11, 21, 45, 57, 68, 70, 78, 221, 235, 257, 303, 353, 360, 361, 362, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 373, 374, 377, 378, 382, 383, 384, 385, 386, 388, 389, 391, 393—394, 396, 397, 398, 400, 402, 403, 404, 406, 407, 411, 413, 417, 438, 477, 480, 526, 541, 560, 614, 622, 626, 627, 650, 652, 653, 654
Malaga 490
Malakka 15
Malmö 342
Malaysia 16
Manchester 110, 201, 238
Manchester-csatorna 39
Mannheim 588
Marokkói protektorátus 18
Marseille 151, 153, 154, 169, 188
Mariupol (Zsdanov) 535
Mecklenburg 11, 248, 261, 291
Melbourne 40
Meribella 490
Messina 436
Meuse 203

Mexikó 44, 50, 51
Mezzogiorno 424
Milánó 44, 423, 432, 457, 458, 460, 475
Minneapolis 402
Moldva (folyó) 377
Moldva (dunai fejedelemség) 590, 592, 619, 621
Monastir 610
Montaro 464
Montenegro 594
Morvaország 372, 375, 400, 405, 409, 410, 413
Monza 44
Moselle 165
Mosonmagyaróvár 392
Moszkva 507, 513, 532, 544, 547, 548, 549, 564, 566
Muela 471
Mulhouse 156
Murcia 449
München 258, 261, 262

Nagy-Britannia 17, 19, 30, 36, 39, 48, 49, 53, 55, 69, 72, 76, 77, 82, 115, 117, 120, 129, 133, 137, 138, 139, 140, 187, 326, 576
Nam folyó 17
Náměšti 372
Nancy 165
Nápoly 44, 221, 423, 432, 436, 460, 475
Nápolyi Királyság 424, 431, 458
Narvik 336, 342, 346
Navarra 429
Németalföldi Királyság 202
Németország 10, 27, 35, 36, 37, 44, 48, 49, 51, 54, 57, 62, 70, 74, 79, 83, 85, 90, 129, 133, 135, 136, 139, 157, 160, 161, 166, 184, 185, 186, 188, 192, 195, 202, 203, 204, 217, 223, 245—299, 303, 327, 336, 343, 369, 377, 379, 381, 387, 401, 407, 418, 438, 451, 526, 569, 570, 576, 579, 604, 622, 649, 651, 652, 654
  Dél-Németország 261
  Kelet-Németország 261, 291
  Nyugat-Németország 251
Német Szövetség 247
New York 40, 41, 43
Niger folyó 18
Nigéria 18
Nordland 341
Normandia 155, 156, 157, 161, 162
Norvégia 58, 77, 78, 301, 302, 303, 309—311, 312, 314—315, 317, 318, 332—341, 353, 354, 355, 356, 366
Nürnberg 257

Nyassza-tó 18
Nyemen 40, 543
Nyugat-India 93, 102
  Brit Nyugat-India 59

Oberkamp 157
Óceánia 23, 50, 51, 59, 187
Odensee 328
Odera 258
Odera—Elba-csatorna 40
Odera—Visztula-csatorna 40
Odessza 535, 548, 549
Oginszki-csatorna 40
Ohio 43
Oise-csatorna 162
Olaszország 45, 70, 77, 79, 84, 137, 192, 193, 276, 418, 422, 425, 426, 431—439, 444, 457—463, 468, 472—487, 497—499, 502, 503, 570, 608, 650
  Észak-Olaszország 11, 437, 485, 486
  Dél-Olaszország 11, 44, 435, 463, 486, 650
Orleans 168
Oslo 336, 342
Ostrava 405
Oszmán Birodalom 586
Osztrák—Cseh tartományok 387, 404, 406, 407, 410, 649
Osztrák—Magyar Monarchia 10, 24, 57, 63, 77, 78, 79, 84, 187, 192, 193, 295, 382, 414, 611, 627, 631, 642, 648
Orosz Birodalom 10, 16, 22, 24, 46, 84, 303, 377, 505—582, 604, 648, 650
Oroszország 9, 17, 19, 23, 24, 38, 40, 44, 51, 58, 70, 71, 78, 79, 90, 114, 193, 209, 218, 219, 221, 240, 254, 263, 270, 295, 306, 316, 353, 401, 418, 432, 480, 507—541, 542, 546, 547, 550, 551, 553, 557, 558, 560, 561, 563, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 576, 578, 579, 580, 581, 582, 586, 587, 590, 602, 605, 614, 650, 652, 653, 654, 655
  Dél-Oroszország 459
  Orosz Közép-Ázsia 548

Paderno 478
Palermo 432, 436

Panama-csatorna 40
Paraguay 46
Párizs 33, 75, 78, 151, 153, 154, 160, 167, 169, 170, 172, 173, 175, 180, 457, 606
Pas de Calais 161, 162
Patrasz 612
Paussla 161
Peloponnészosz 588
Peru 134
Perzsa-öböl 15, 17
Perzsia
  Délkelet-Perzsia 17
  Észak-Perzsia 17
Pest 377, 402
Pest-Buda 362, 402
Pétervár (l.: Szentpétervár)
Philadelphia 43
Picardia 155
Piemont 425, 426, 431, 437, 438, 485, 486
Piemonti Királyság 458
Pilsen (Plzeň) 405, 408
Pireneusok 465
Pireusz 612
Pó-vidék 424, 425
Poltava 301
Pomeránia 291
Poroszország 34, 90, 249, 250, 252, 254, 255, 256, 257, 261, 263, 267, 270, 284, 288, 291, 298, 370, 371, 541, 542, 543, 589
  Dél-Poroszország 262
  Kelet-Poroszország 250, 262
Portici 44, 423
Portland 46
Portugália 10, 15, 77, 134, 193, 295, 421, 422, 425, 430, 445—447, 456, 457, 467, 468, 472, 495—497, 500, 501, 502, 503, 648, 650, 653
Portugál gyarmatbirodalom 15
Potomac-folyó 40
Potsdam 257
Pottendorf 372
Prága 373, 377, 386, 389, 392
Puerto Rico 494

Quebec 46

Rajna 74, 217, 237, 328
Rajna-vidék 11, 248, 250, 258
  Felső-Rajna-vidék 161
  Rajna-menti német tartományok 209
Rattingen 248
Reims 159
Rhodésia 18, 46
Riga 535, 555, 556
Riotinto 447, 449, 471
Róma 70, 432, 458, 460, 475, 486
Római Birodalom 19
Románia 10, 52, 84, 222, 240, 258, 590—593, 595, 599, 600, 604—606, 610—611, 612, 613, 615, 616, 617, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 630, 631, 632, 634, 639, 640, 641; 642, 654
  Román fejedelemségek 621
Rotterdam 39, 188, 238, 240
Roubaix 157, 159
Rouen 168
Rourchamault 163
Ruhr-vidék 166, 258, 261, 263, 264, 265, 269, 289
Ruhr-medence 263
Rumélia 588
Ruszcsuk 610

Saar-vidék 263, 265, 289
Saigon 17
Saint Etienne 43, 167
Saint Claire-folyó 46
Saint Gallen 208
Saint Germain 167
Saint John 534
Saint Sevrin 165
San Francisco 40, 41, 42
Schelde-folyó 74, 203
Schleswig-Holstein 291, 309
Seraing 203
Sevilla 428, 429, 490
Sheffield 201
Sierra de Almenara 448
Sierra de Gádor 448
Sierra Leone 18
Sihd 16
Simmering 408
Skandináv országok 10, 19, 85, 137, 327; 330, 432, 477, 551, 649
Skandinávia 20, 22, 301, 304, 311, 608
Skócia 94
Šlapanice 407
Solothurn 229
Sosnowiec 548
Spanyolország 10, 18, 40, 69, 70, 77, 84, 94,

159, 192, 193, 218, 295, 418, 421, 422, 425, 427, 428, 429, 430, 439—445, 447—456, 457, 463—467, 468—472, 488—495, 498—500, 501, 502, 503, 648, 650, 653, 654
  Dél-Spanyolország 11
  Észak-Spanyolország 11
Stájerország 405, 406
Stavanger 336
Stockholm 305, 306, 342, 351
Stockton 44
Strassbourg 169
Svájc 10, 49, 55, 56, 77, 79, 84, 184, 197, 205—208, 224—235, 242, 297, 331, 366, 403, 451, 458, 651, 654
Svédország 36, 38, 57, 69, 77, 79, 114, 139, 276, 300—308, 310, 312, 313, 314, 315—318, 319, 334, 335, 337, 338, 341—356, 418, 542, 640, 648, 651, 652

Szaloniki 610
Szahalin, Észak-Szahalin 17
Szajna 167
Szászország 248, 258, 260, 261, 277, 278, 298, 547
Szenegál 18
Szentpétervár 44, 513, 532, 537, 544, 549, 554, 566, 606
Szerbia 10, 52, 78, 84, 590, 593—595, 597, 599, 600, 601, 602, 605—606, 610, 612, 613, 615, 616, 617, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 630, 631, 632, 636—639, 640, 641, 642, 654
  Észak-Szerbia 625
Szevasztopol 509
Sziám 17, 26
Szibéria 16, 24, 527, 548
Szicília 424, 431, 436, 485, 486
Szilézia 258, 263, 265, 266, 267, 284, 360, 370, 375, 405, 413, 547
  Cseh-Szilézia 372
  Felső-Szilézia (Német Szilézia) 248, 266, 289, 291
Szingapúr 40
Szlovénia 417
Szomália 18
Szuezi-csatorna 40
Szumátra 239
Szírosz 588, 589, 612

Tahiti 18
Tajvan 22, 26
Tampere 554
Távol-Kelet 17, 240, 548
  Holland Távol-Kelet 204
Temze 40
Teplice 405
Teschen 391
Thesszália 587, 602, 624
Tibet 16
Tillburg 236
Timor 15
Tirol 361, 370
Tisza 39
Tiszántúl 11, 375
Tobolszk 16
Togó 18
Tomszk 16
Tonkin 17
Torino 423, 432, 458, 460, 475, 479, 481
Tordesillas 15
Toscana 435, 458
Tours 168
Török Birodalom 22, 72, 77, 78, 363, 585, 590, 591, 592, 597, 602, 627
Törökország 51, 77, 78, 192, 193, 218, 295, 482, 595, 602, 610
Trafalgar 16
Trondheim 336, 337
Tunisz 18
Turkesztán, Dél-Turkesztán 17
Turnu-Severin 610
Twente 236

Új-Guinea 16, 18
Új-Hebridák 19
Új-Kaledónia 18
Új-Zéland 18, 46, 50, 60, 134
Újvilág 15
Ukrajna 540, 548, 566
Umbria 435
Ural 511, 532, 535, 537, 538, 564
Ustron 391

Vaasa 554
Vác 377
Vajdaság 363
Valais 229
Valencia 429, 442, 443
Valparaiso 40
Vancouver 534

Várna 610
Varsó 221, 532, 543, 544, 549
Vaskapu 39
Vatikán 461
Velence 422, 423, 432, 458
Versailles 167
Vesztfália 261, 291
Verviers 204, 220
Vevey 232
Viktória-vízesés 18
Visztula 40
Vitkovice 372, 406
Vizcaya 451, 452, 490, 491, 492
Vizcayai-öböl 447, 449
Volga 39, 511
Volosz 612
Voralberg 361, 370, 371, 373
Wales 19, 94, 127, 128
  Dél-Wales 29
Wallis 230
Waterloo 16
Wienerneustadt 407
Wil 208
Württenberg 291

Yorkshire 93

Zambézi 18
Zanzibár 18
Zaragoza 429, 464
Zidlochovice 400, 401
Zollverein 77, 373, 374
Zug 232
Zürich 227, 233

Intézmények és vállalatok jegyzéke

Agfa 275
Algemeine Nederlandsche Maatschappij 209
Allgemeine Boden-Kreditanstalt 386, 388
Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG) 80, 230, 276
Anglo-Swiss Condensed Milk 232
Angol—Olasz Bank 459
Angol—Osztrák Bank 379, 386, 388, 605
Aquila Franco Română 629
Arabia porcelángyár 554
Arnstein & Eskeles Bank Wien 385
Astra Română 629
Azov-Doni Bank 461

Badegas Művek 448
Badische Anilin und Soda Fabrik (BASF) 247, 275
Banca Agricolă 604
Banca Commerciale Italiana 461, 462, 478, 479
Banca d'Italia 461
Banca de Credit Român 604
Banca de Scont 604
Banca di Credito Italiana 460
Banca di Genova 461
Banca Generale 460
Banca Generală Română 604
Banca Marmorosch Blank 604
Banca Romana 461
Banca Românească 604
Banco de Vizcaya 470
Banco del Commercio e dell'Industria 460
Banco di Roma 461, 469
Banco Español de Credito 470
Banco Hispano Americano 470
Bank of England 35, 69, 89, 98, 132
Bank of Isabella 469
Banque de Belgique 174, 205, 218
Banque de Crédit Germano-Suisse 228
Banque de France 172
Banque de l'Union Parisienne 176, 575
Banque de Paris et des Pays Bas 352, 575, 607
Banque des Balkans 607
Banque Générale de Bulgarie 607
Banque Générale Suisse 228
Banque Impériale Ottomane 605, 610
Banque Liègeoise 218
Baring, A. bankház 68
Basler Handelsbank 228
Friedrich Bayer Művek 81, 274, 275
Berliner Handelsgesellschaft KG 288, 289, 461, 604, 605
Berni Kantonális Bank 228
Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen 607, 610
Birodalmi Vasúti Hivatal 258
Bleichröder Bankház 288, 461, 604
Bori rézbányák 606, 629
Borrosch & Eichman gépgyár, Prága 392
Böhmische Montan Gesellschaft 379
Brit Afrika Társaság 15, 18
Brown-Boveri cég 33, 229
Burg gépgyár, Wien 391

Carow, J. gépgyár, Prága 392
CIBA művek 231
C.I.E.M. 229
Clayton & Shuttleworth gépgyár 392
Cockerill üzem 203
Cockerill cég 220, 237, 488
Comité de Forges 166
Compaignie Internationale des Wagons et des Grands Express Européens 218
Compania General de España 469
Crédit Foncier Franco-Bulgar 607

Crédit Industrial Commercial 176
Crédit Lyonnais 176, 178, 352, 470
Crédit Mobilier 35, 69, 133, 175, 176, 192, 205, 218, 228, 239, 324, 379, 386, 389, 459, 460, 464, 468, 469, 604
Crédit Suisse 228
Credito Italiano 461
Credito Mobiliaro de Barcelona 469
Creditul Prolifer 629
Cuiller gyár 232

Dalsbruk fémművek 554
D bankok 288, 461
Darmstädter Bank für Handel und Gewerbe 288, 289, 384, 604
Deutsche Bank AG 35, 288, 289, 384, 461, 604, 607, 610
Detzman, G. elektrotechnikai gyár 557
Disconto Gesellschaft KG 288, 384, 461, 604
Dresdner Bank AG 288, 289, 461
Dunagőzhajózási Társaság 376, 387, 405

Edison Művek 478, 479
Egyesült Bank 574
Egyesült Izzólámpagyár 408
Első Gyapjúfonógépgyár 363
Enskilden bankok 349
Escher gyár 226

Fabrique Suisse de Locomotives 229
FIAT Művek 481
Fijens Disconto Kasse 324

Ganz és Társa Vasöntöde és Gépgyár Rt 402, 408
Ganz Villamossági Rt 408
Gare St Lazare 167
Geigy művek 231
Gelsenkirschner Bergwerks AG 265, 289
General Electric Co. 80
Gobelin-manufaktúra 154
Görög Nemzeti Bank 603
Göteborg Bank 350

Handelsbanken 324
Harpener Bergbau AG 265
Hoechst 274, 275
Hofmann La Roche cég 231
Hovedbanen 337

Industrie de la Houille et du Ciment Franco Serbe 606
International Mercantile Marine Co. 80
Ipartámogató Bizottság (Görögország) 589

Kaiser Ferdinand Nordbahn 377
Kelet Indiai Társaság
  Angol 59, 76, 102
  Francia 15
  Holland 15
Knorr gyár 232
Königswarter Bank Wien 385
Krupp művek 268, 272, 488
Kugler gépgyár 392
Kühne gépgyár 392

La Cruz Ólomöntöde 448
Länderbank 379, 383, 386, 388
Landeskreditanstalt 352
Landmandsbanken 324
Le Creusot művek 164, 165, 166
Lengyel Bank 543
Levante Társaság 76
Lindt gyár 232
Lineares Lead 448
Łódżi Kereskedelmi Bank 546
Longway acélmű 166

Maggi gyár 232
Magyar Államvasutak Gépgyára 408
Magyar Általános Hitelbank 383, 384, 386
Magyar Bank 384
Magyar Leszámítoló és Pénzváltóbank 386
Majdanpeki rézbányák 606
Maschinen- und Waggonbau-Fabrik 408
Metalurgia y Construccion La Vizcay 490
Michelin gyár 184
Mines de Cuivre Saint George 606
Moszkvai Kereskedők Bankja 561

Nagy Falusi Bizottság 309
Nederlandsche Bank 239
Nederlandsche Handels Maatschappij 236, 239
Nemzeti Bank (Oroszország) 560
Nemzetközi Bíróság (Hágai) 75
Nemzetközi Mezőgazdasági Intézet 75
Nemzetközi Távíró Unió 74
Nemzetközi Postaszövetség 74, 75
Nemzetközi Tej- és Tejtermék-föderáció 75

Nemzetközi Statisztikai Intézet 75
Nemzetközi Vasúti Kongresszus Társaság 75
Nestlé 232
Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft 386, 388
Norsk Hydro 339

Oppenheimer bankház 288
Orionera Iron Co. 471
Orosz Állami Bank 560
Orosz-Ázsiai Bank 561, 574
Orosz—Francia Bank 574
Orosz—Kínai Bank 561
Orosz Külkereskedelmi Bank 561, 575
Osztrák Államvasút Társaság 405
Osztrák—Magyar Bank 385
Osztrák—Magyar Déli Vasút 192
Osztrák Nemzeti Bank 385

Österreichische Alpine Montan Gesellschaft 379, 406
Österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe 379, 383,·386, 387, 388

Parasztbank 560
Patek gyár 206
Pereira Bankház 469
Pesti Hazai Első Takarékpénztár Rt. 385—386
Pesti Hengermalom Társaság 402
Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. 384, 386
Peugeot Société Anonyme des Automobiles 183
Philips gyár 239
Privatbanken 324, 325

Renault művek 183
Rieks tapétagyár 554
Rieter gyár 226
Rigai Műszaki Egyetem 556
Riksbank 350
Rimamurány—Salgótarjáni Vasműtársaság 407
Rochling Művek 289
Román Nemzeti Bank 604
Romäno—Americană 629
Rothschild Bank Wien 385
Rotterdamsche Bank 239
Royal Asturia Mining Co. 471
Royal Dutch Co. 239, 240
Royal Dutch Shell 81, 629
Rörstrand Társaság 554

St. Gotthard vasút 227
San Fernando Bank 469
San Quinten bányacsoport 448
Sandos művek 231
Schaffhausensche Bankverein 288, 289
Shell Co. 240
Schuckert gyár 276
Schweizerische Bankgesellschaft 228
Schweizerische Bankverein 228
Schweizerische Industrie Gesellschaft 229
Schweizerische Kreditanstalt 228
Schweizerische Lokomotive Maschinenfabrik 229
Sectiron 229
Siemens Művek 81, 276
Siemens & Halske AG 276
Siemens-Schuskertwerke AG 276
Sigl gépgyár, Wien 391
Sina Bank, Wien 385
Singer cég 81
Skandinaviska Kreditbanken 350
Škoda Művek 408
Smederevo Kohászati Kombinát 606
Sociedad de Altos Hirnos y Fabricias de Hierro y Acero de Bilbao 490
Sociedad General de Credito Mobiliare Español 469
Sociedad Española Mercantil e Industrial 469
Società Bancaria Italiana 461
Società Generale di Credito Mobiliare 460
Société Belge des Chemins de Fer 218
Société des Ateliers de Construction Electriques 221
Société des Mines et Charbonnages d'Alexinats 606
Société Financière des Transports et d'Enterprises Industrielles 218
Société Générale (francia) 166, 176, 575
Société Générale (belga) 174, 205, 218, 288, 543
Société Suisse de la Viscosa 231
Society of Arts 102
Spanyol Bank 469, 470
Sprüngli gyár 232
Standard Oil Co. 81, 629

Steaua Română 629
Stockholms Enskilda Bank 350
Suchard gyár 232
Sulzer gyár 226, 229
Svéd Akadémia 304
Svenska Handelsbanken 350

Szentpétervári Nemzetközi Bank 561, 574
Szerb Nemzeti Bank 605

Telega Oil Co. 629
Terni Vas- és Acélmű 473, 479
Tharsis Sulphur and Copper Mines Co. 448, 471
Thyssen Művek 272
Transzszibériai Vasút 534
Tuborg sörgyár 325

Union Bank 386
Union de Banques Suisse, L' 228
Union Générale 70, 379, 605
Usines Minières et Fondières Associées 606

Varsói Kereskedelmi Bank 546
Vaudi Kantonális Bank 228
Volga—Káma Bank 561
Wander gyár 232
Wiener Bankverein 383, 386, 388
Weiss L. gyár 392
Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. 634
Wodianer Bank, Wien 385

Živnostenska banka pro Čechy a Moravu 386

A kiadásért felel a Gondolat Könyvkiadó igazgatója

Szedte és nyomta az Alföldi Nyomda
A nyomdai megrendelés törzsszáma: 3266.66-14-1
Megjelent Debrecenben, az 1987 évben
Felelős vezető: Benkő István vezérigazgató

Felelős szerkesztő: Sólyom Gáborné
Műszaki vezető: Tóbi Attila
Műszaki szerkesztő: Radó Péter
Megjelent 62,92 A/5 ív terjedelemben,
az MSZ 5601-59 5602-55 szabvány szerint